

ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 г.



МАЙ 2017 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
I. ВЪВЕДЕНИЕ	13
II. СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА	13
2.1 ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	13
2.2 НАЦИОНАЛНА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА	17
2.3 НАЦИОНАЛНИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ	19
III. НАЦИОНАЛНИ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ	21
IV. СИТУАЦИОНЕН АНАЛИЗ	22
4.1 БАЗА ДАННИ	22
4.1.1 ОРГАНИЗАЦИЯ НА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ	22
4.1.2 ОЦЕНКА НА ДАННИТЕ	24
4.1.3 ЕЛЕКТРОННА БАЗА ДАННИ	26
4.2 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ, ДЕМОГРАФСКИ И СОЦИАЛЕН АНАЛИЗ	28
4.2.1 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ АНАЛИЗ	28
4.2.2 ДЕМОГРАФСКИ АНАЛИЗ	34
4.2.3 СОЦИАЛЕН АНАЛИЗ	39
4.2.4 ПРОМИШЛЕНОСТ	40
4.2.5 МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ	50
4.2.6 ТРАНСПОРТ И ОКОЛНА СРЕДА	57
4.3 ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	62
4.3.1 ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА	62
4.3.2 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ	62
4.3.3 ПАЗАРНА СТРУКТУРА	66
4.3.4 ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА	81
4.3.5 ПОДВИЖЕН СЪСТАВ	87
4.3.6 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ	88
4.3.7 ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ	88
4.3.8 ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ	89
4.4 АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ.....	91
4.4.1 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ	91
4.4.2 ПАЗАРНА СТРУКТУРА	91
4.4.3 ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА	105
4.4.4 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ	115
4.4.5 АНАЛИЗ НА СТРУКТУРАТА И СЪСТОЯНИЕТО НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ППС	116
4.5 МОРСКИ И ВЪТРЕШНОВОДЕН ТРАНСПОРТ	117
4.5.1 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ В ПРИСТАНИЩАТА	117
4.5.2 ПАЗАРНА СТРУКТУРА ЗА МОРСКИ И РЕЧЕН ТРАНСПОРТ	118
4.5.3 ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА	120
4.5.5 ДОСТЪПНОСТ НА ТРАНСПОРТНИТЕ УСЛУГИ	131
4.5.6 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ	133
4.6 ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ	135
4.6.1 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ	135
4.6.2 ПАЗАРНА СТРУКТУРА	138
4.6.3 ЛЕТИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА	149
4.6.4 ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА	163
4.6.5 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ	165
4.6.6 ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ	166
4.7 ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ.....	172
4.7.1 ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ	172
4.7.2 РАЗВИТИЕ НА ИНДУСТРИАЛНИ ЗОНИ В БЪЛГАРИЯ	176
4.8 КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА.....	177
4.8.1 ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ	177
4.8.2 ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ	179
4.9 СИЛНИ И СЛАБИ СТРАНИ, ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР	180

V. ПРОГНОЗИ ЗА ТЪРСЕНЕТО НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ	187
5.1 ОЦЕНКА НА АКТУАЛНОТО ТЪРСЕНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ.....	187
5.2 ОЦЕНКА НА БЪДЕЩОТО ТЪРСЕНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ.....	188
5.2.1 ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА БЪДЕЩИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТНИ НУЖДИ, КОИТО БИХА ВЪЗНИКНАЛИ В БЪДЕЩА СИТУАЦИЯ НА „НЕ ПРАВИ НИЩО“	188
5.2.2 ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА БЪДЕЩИТЕ ТОВАРНИ ТРАНСПОРТНИ НУЖДИ, КОИТО БИХА ВЪЗНИКНАЛИ В БЪДЕЩА СИТУАЦИЯ НА „НЕ ПРАВИ НИЩО“	190
5.3 ПРОГНОЗИ ЗА ТОВАРООБОРОТА В ПРИСТАНИЩАТА И ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ	192
5.4 ПРОГНОЗИ ЗА ПРЕВОЗЕНИТЕ ТОВАРИ И ПЪТНИЦИ С ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ	200
VI. ОЦЕНКА НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ	202
6.1 ОБХВАТ И МЕТОДОЛОГИЯ НА ОЦЕНКАТА НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ.....	202
6.2 ОСНОВНИ ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ	205
6.2.1 ИДЕНТИФИЦИРАНИ ПРОБЛЕМИ НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ	205
6.2.2 ВЪВЕДЕНИ ОТ БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ ДОБРИ ПРАКТИКИ И ПОДХОДИ	207
6.2.3 МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ НА БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ	208
6.2.4 ОБУЧИТЕЛНИ ПОТРЕБНОСТИ НА БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ	210
VII. ЦЕЛИ И МЕРКИ	212
7.1 МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА МЕРКИ	212
7.2 ИДЕНТИФИЦИРАНИ ПРОБЛЕМИ.....	214
7.3 ЦЕЛИ.....	216
7.4 МЕРКИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА КОНКРЕТНИТЕ ЦЕЛИ.....	218
7.4.1 МЕРКИ КЪМ СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“	218
7.4.2 МЕРКИ КЪМ СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 2. „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ (ВЪТРЕШНА И ВЪНШНА)“	224
7.4.3 МЕРКИ КЪМ СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 3. „ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТРИЦАТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“	227
7.4.4 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛИТЕ	228
VIII. ПРОЕКТИ И СЦЕНАРИИ	230
8.1 МЕТОДОЛОГИЯ НА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ.....	230
8.2 СПИСЪК НА ПРОЕКТИТЕ	235
8.3 БЮДЖЕТ И ФИНАНСОВ ПЛАН НА ПРОЕКТИТЕ	242

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 4-1 Средносрочна прогноза на БВП.....	28
Таблица 4-2 Дългосрочна прогноза на БВП на Република България	30
Таблица 4-3 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ДОХОДИТЕ НА ЧОВЕК ОТ ДОМАКИНСТВО ПО ДЕЦИЛНИ ГРУПИ ЗА 2014 г. и оценка на диференциацията и поляризацията им.....	40
Таблица 4-5 Брой на страни партньори и ключови партньори по стокови групи внос и износ.....	53
Таблица 4-6 Брой страни партньори за внос и износ на Топ 20 държави партньори по видове транспорт	54
Таблица 4-7 Структуроопределящи стокови групи за износ и внос по видове транспорт	56
Таблица 4-9 Броят на закъсненията на влаковете през 2015 г. спрямо 2010 г.	64
Таблица 4-11 Средно превозно разстояние	69
Таблица 4-12 Видове товари, класифицирани в 10 групи.....	76
Таблица 4-13 Стойности на функцията на полезност.....	79
Таблица 4-15 Дялово разпределение на видовете жп линии	82
Таблица 4-16 Железопътни линии, част от TEN-T мрежата	82
Таблица 4-17 Дължина на железопътната мрежа част от TEN-T мрежата	82
Таблица 4-18 НПС и МПС за денонощие за железопътните участъци от железопътната мрежа на България за обикновен неуспореден и частично пакетен ГДВ.....	85
Таблица 4-19 Максимална превозна способност	86
Таблица 4-22 Превозени пътници и извършена работа от сухоземния транспорт за периода 2012-2015 г.	103
Таблица 4-26 Приходи от пътна инфраструктура.....	114
Таблица 4-33 Пропускателна способност на пристанищата с национално и регионално значение	130
Таблица 4-34 Обем на международните пътнически превози, извършени от български въздушни превозвачи	135
Таблица 4-35 Обем на вътрешните пътнически превози, извършени от български въздушни превозвачи	137
Таблица 4-36 Извършена превозна дейност от авиокомпания „България Ер“ при международните редовни превози ...	139
Таблица 4-37 Извършена превозна дейност от авиокомпания „България Ер“ при международните чартърни превози..	141
Таблица 4-38 Показатели за извършена превозна дейност при редовните вътрешни полети, осъществявани от авиокомпания „България Ер“ АД	142
Таблица 4-39 Показатели за извършена превозна дейност при международните чартърни полети, осъществявани от авиокомпания „Ер Виа“ ООД.....	143
Таблица 4-40 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от "Би Ейч Еър"	144
Таблица 4-41 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „BULGARIAN AIR CHARTER“ ООД	145
Таблица 4-42 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „HELI AIR“ ООД.....	146
Таблица 4-43 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „AIR MAX“ ООД	146
Таблица 4-44 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „CARGO AIR“ ООД	147
Таблица 4-45 Осигуреност на населението на страната с въздушни линии	148
Таблица 4-46 Данни за трафика на летище София.....	150
Таблица 4-47 Данни за трафика на летище Варна.....	155
Таблица 4-48 Данни за трафика на летище Пловдив	159
Таблица 4-49 Данни за трафика на летище Горна Оряховица	162
Таблица 4-50 Основни данни за самолетния парк на страната.....	164
Таблица 4-51 Статут, собственост и връзки с други видове транспорт на проучените интермодални терминали в България	172
Таблица 4-52 Проектни параметри на интермодален терминал Пловдив	173
Таблица 4-53 Контейнерен трафик (прогноза) в зоната на влияние на ИВТ Русе	174
Таблица 4-54 Приоритети, проекти и мерки за развитие на индустриални зони в България	176
Таблица 4-55 Стойности на функцията на полезност.....	179
Таблица 4-56 Силни и слаби страни, възможности и заплахи за транспортния сектор	180
Таблица 5-2. Прогнози за пакетираните товари, които могат да се превозват с контейнери	194
Таблица 5-3 Прогноза за товарооборота на наспини зърнени товари по пристанища	195
Таблица 5-4 Медни концентрати, прогноза за износа през българските пристанища (тонове)	196
Таблица 5-5 Медни концентрати, прогноза за вноса през българските пристанища (тонове)	196
Таблица 5-6 Прогноза за товарооборота на въглища при внос (тонове)	196
Таблица 5-7 Прогноза за товарооборота на други наспини товари по пристанища (тона)	197
Таблица 5-8 Прогноза за вноса на метали по пристанища.....	198
Таблица 5-9 Прогноза на товарооборота за износ на метали и метални изделия по пристанища.....	198
Таблица 5-10 Прогноза за износа на сярна киселина през пристанищата	198

Таблица 5-11 Прогноза за товарооборота при внос на машини по пристанища.....	198
Таблица 5-12 Течни горива, обработени в български пристанища (тонове).....	199
Таблица 5-13 Прогноза за развитието на морски круизи (пътници)	200
Таблица 5-14 Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)	200
Таблица 5-15 Прогноза за обслужените пътници в българските летища и фактори на нарастване	201
Таблица 6-1. Обхват на оценката на административния капацитет.....	202
Таблица 6-2 План за провеждане на оценката на административния капацитет.....	203
Таблица 6-3 Матрица на използваните източници на данни и методите за тяхното събиране	204
Таблица 6-4 Проблеми свързани с административния капацитет на бенефициентите от общ характер.....	206
Таблица 6-5 Общи проблеми свързани с административния капацитет на бенефициентите, при работа по проекти.....	207
Таблица 6-6 Добри практики и подходи при изпълнение и управление на проекти по ОПТТИ 2014-2020 г.	208
Таблица 6-7 Мерки за повишаване на АК, общи за всички бенефициенти	209
Таблица 6-8 Приоритетни обучителни теми свързани с проектния цикъл за 8-те бенефициента	210
Таблица 6-9 Приоритетни обучителни теми по специализирани компетентности за всички бенефициенти....	210
Таблица 6-10 Приоритетни обучителни теми по социални и управленски компетентности, допринасящи за работата по проекти.....	211
Таблица 7-1 Разпределение на проблемите по цели	215
Таблица 7-2 Конкретни цели за постигане на стратегическа цел 1.Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор.....	216
Таблица 7-3 Конкретни цели за постигане на стратегическа цел 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност	217
Таблица 7-4 Конкретни цели за постигане на стратегическа цел 3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор	217
Таблица 7-5 Мерки за постигане на стратегически приоритет 1. „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“	218
Таблица 7-6 Мерки за постигане на стратегически приоритет 2. „Подобряване на управлението на транспортната система“	219
Таблица 7-7 Мерки за постигане на стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“.....	221
Таблица 7-8 Мерки за постигане на стратегически приоритет 4. „Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар“.....	222
Таблица 7-9 Мерки за постигане на стратегически приоритет 5.„Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“	223
Таблица 7-10 Мерки за постигане на стратегически приоритет 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство	224
Таблица 7-11 Мерки за постигане на стратегически приоритет 7. „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“	225
Таблица 7-12 Мерки за постигане на стратегически приоритет 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“	227
Таблица 7-13 Мерки за постигане на стратегически приоритет 9 „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“	227
Таблица 7-14 Показатели за оценка на степента на постигане на целите.....	228
Таблица 8-1 Показатели за оценка на сценариите за реализация на инфраструктурни проекти.....	233
Таблица 8-2 Крайно класиране на сценариите.....	235
Таблица 8-3 Проекти- Сценарий В – структура, фази на изпълнение, периоди на изпълнение и индикативни стойности на включените проекти.....	236
Таблица 8-4 Бюджет на сценарий „В“ (в лева)	243

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

ФИГУРА 2-1 СТРАТЕГИЧЕСКА И НОРМАТИВНА РАМКА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР	14
ФИГУРА 3-1 НАЦИОНАЛНИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР	21
ФИГУРА 4-1. ПРОЦЕС НА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ	22
ФИГУРА 4-2. РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА ПРЕБРОИТЕЛНИТЕ ПУНКТОВЕ ВЪРХУ РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА	23
ФИГУРА 4-3. РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ГАРИ, В КОИТО СА ИЗВЪРШЕНИ ПРЕБРОЯВАНИЯ	23
ФИГУРА 4-4: РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА АВТОГАРИТЕ	24
ФИГУРА 4-5. СИСТЕМАТИЗИРАНЕ НА ДАННИТЕ.....	24
ФИГУРА 4-6. БЛОК-СХЕМИ НА ПРОЦЕСИТЕ НА ОЦЕНКА НА СЪБРАНИТЕ ДАННИ ПО КРИТЕРИИ	25
ЧРЕЗ ИТЕРАТИВНО ИЗВЪРШВАНЕ НА ОЦЕНКИТЕ В ПРОЦЕСА НА РАЗРАБОТВАНЕ НА СТРАТЕГИЯТА И ПРЕДПРИЕМАНЕ НА СЪОТВЕТНИ ДЕЙСТВИЯ БЯХА ОСИГУРЕНИ ДАННИ В НЕОБХОДИМИТЕ СРОКОВЕ И С НЕОБХОДИМОТО КАЧЕСТВО	25
ФИГУРА 4-7 СТРУКТУРА НА БАЗАТА ДАННИ	27
ФИГУРА 4-8 РЕАЛЕН РЪСТ НА БВП НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.....	28
ФИГУРА 4-9. ДЪЛГОСРОЧНИ ПРОГНОЗИ ЗА РЕАЛНИЯ РЪСТ НА БВП НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	30
ФИГУРА 4-10 ДЪЛГОСРОЧНА ПРОГНОЗА ЗА РЕАЛНИЯ РЪСТ НА БВП НА БЪЛГАРИЯ ПО ОБЛАСТИ.....	31
ФИГУРА 4-11. СОРТИРАНИ ДЯЛОВЕ НА БВП ПО ОБЛАСТИ.....	31
ФИГУРА 4-12. ДЯЛОВЕ НА БВП ПО ОБЛАСТИ	31
ФИГУРА 4-13. СОРТИРАНИ ДЯЛОВЕ НА БДС ПО ОБЛАСТИ	32
ФИГУРА 4-14. ДЯЛОВЕ НА БДС ПО ОБЛАСТИ.....	32
ФИГУРА 4-15 НИВА И ДИНАМИКА НА ИНФЛАЦИЯТА	32
ФИГУРА 4-16 КОЕФИЦИЕНТ НА БЕЗРАБОТИЦА	33
ФИГУРА 4-17 ДАНЪЧНА ТЕЖЕСТ ВЪРХУ РАЗХОДИТЕ ЗА ТРУД	34
ФИГУРА 4-18 ОСНОВНИ ДАНЪЦИ	34
ФИГУРА 4-19 БРОЙ РОДЕНИ И УМРЕЛИ ПО ГОДИНИ	35
ФИГУРА 4-20 МЕЖДУНАРОДНА МИГРАЦИЯ НА НАСЕЛЕНИЕТО.....	35
ФИГУРА 4-21 КОЕФИЦИЕНТИ НА РАЖДАЕМОСТ, СМЪРТНОСТ И ЕСТЕСТВЕН ПРИРАСТ	36
ФИГУРА 4-22 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО ПО ВЪЗРАСТ.....	37
ФИГУРА 4-23 ДЪЛГОСРОЧНА ПРОГНОЗА ЗА НАСЕЛЕНИЕТО В СТРАНАТА ЗА ПЕРИОДА 2000 - 2070 Г.....	38
ФИГУРА 4-24 ПРОГНОЗА НА БВП НА ЧОВЕК ОТ НАСЕЛЕНИЕТО ЗА СТРАНАТА, ПО ОБЛАСТИ И ПО ВРЕМЕНИ СЕЧЕНИЯ	39
ФИГУРА 4-25 ОСНОВНИ ИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ - СЕКТОР „ДОБИВНА ПРОМИШЛЕННОСТ“	41
ФИГУРА 4-26 ОСНОВНИ ИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ - СЕКТОР „ПРЕРАБОТВАЩА ПРОМИШЛЕННОСТ“	41
ФИГУРА 4-27 ИНДЕКСИ НА ПРОМИШЛЕНО ПРОИЗВОДСТВО	41
ФИГУРА 4-28 ИНДЕКСИ НА ОБОРОТА.....	42
ФИГУРА 4-29 ИНДЕКСИ НА ОБОРОТА НА ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР	43
ФИГУРА 4-30 ИНДЕКСИ НА ОБОРОТА НА МЕЖДУНАРОДНИЯ ПАЗАР	43
ФИГУРА 4-31 ЗАПАСИ И УСЛОВНА ОСИГУРЕНOST ПО ВИДОВЕ ПОЛЕЗНИ ИЗКОПАЕМИ	44
ФИГУРА 4-32 ДОБИВ ПО ВИДОВЕ ПОЛЕЗНИ ИЗКОПАЕМИ	45
ФИГУРА 4-33 КАРТА ЗА ПРЕДОСТАВЕНИТЕ КОНЦЕСИОННИ ПЛОЩИ ЗА ДОБИВ НА ПОДЗЕМНИ БОГАТСТВА	45
ФИГУРА 4-34 КАРТА С ДЕЙСТВАЩИТЕ РАЗРЕШЕНИЯ ЗА ТЪРСЕНЕ И/ИЛИ ПРОУЧВАНЕ НА ПОДЗЕМНИ БОГАТСТВА.....	45
ФИГУРА 4-35 БИЗНЕС ДЕМОГРАФИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯТА ОТ СЕКТОР „ДОБИВНА ПРОМИШЛЕННОСТ“ И СЕКТОР „ПРЕРАБОТВАЩА ПРОМИШЛЕННОСТ“	46
ФИГУРА 4-36 ДАННИ ЗА КОЕФИЦИЕНТА НА ОЦЕЛЯВАНЕ НА СЕКТОРИ „ДОБИВНА ПРОМИШЛЕННОСТ“ И „ПРЕРАБОТВАЩА ПРОМИШЛЕННОСТ“	47
ФИГУРА 4-37 ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖБА НА ПОРТЛАНД ЦИМЕНТ И ДРУГИ ВИДОВЕ ХИДРАВЛИЧЕН ЦИМЕНТ НА ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР ..	47
ФИГУРА 4-38 ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖБА НА НЕСМЛЯН ЦИМЕНТ „КЛИНКЕР“ НА ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР	47
ФИГУРА 4-39 РЕАЛИЗИРАН ИЗНОС НА ЦИМЕНТ, РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	48
ФИГУРА 4-40 ДАННИ ЗА АКТУАЛНОТО СЪСТОЯНИЕ ЗА СТОМАНОДОБИВЪТ, ПРОИЗВОДСТВОТО НА ВАЛЦУВАНИ ЧЕРНИ МЕТАЛИ (ПРОИЗВОДСТВО, ВЪТРЕШНО ПОТРЕБЛЕНИЕ И ИЗНОС) КЪМ 2014 Г.	48
ФИГУРА 4-41 ДАННИ ЗА ПРОИЗВЕДЕНАТА И РЕАЛИЗИРАНА ПРОДУКЦИЯ НА ЧЕРНАТА МЕТАЛУРГИЯ.....	48
ФИГУРА 4-42 ДАННИ ЗА ПРОИЗВЕДЕНАТА ПРОДУКЦИЯ И НЕЙНАТА РЕАЛИЗАЦИЯ ОТ ЦВЕТНАТА МЕТАЛУРГИЯ В БЪЛГАРИЯ.	49
ФИГУРА 4-43 ДЯЛ НА ПРОИЗВЕДЕНИТЕ ОСНОВНИ МЕТАЛИ НА ЦВЕТНАТА МЕТАЛУРГИЯ В БЪЛГАРИЯ	49
ФИГУРА 4-44 РЕАЛИЗИРАН ОБЩ ИЗНОС НА ЕЛЕКТРОЛИТНА МЕД	49
ФИГУРА 4-45 РЕАЛИЗИРАН ИЗНОС НА ПРОИЗВЕДЕНИТЕ ОСНОВНИ ЦВЕТНИ МЕТАЛИ И ПРОКАТ ОТ ТЯХ	50
ФИГУРА 4-46 БРОЙ НА СТРАНИТЕ ПАРТНЬОРИ ПО СТОКОВИ ГРУПИ – ВНОС И ИЗНОС (2007-2015)	51
ФИГУРА 4-47 СТРУКТУРА НА ФИЗИЧЕСКИЯ ОБЕМ НА ВНОСА И ИЗНОСА, %	52
ФИГУРА 4-48 ИЗНОС И ВНОС ПО СТОКОВИ ГРУПИ (EU-INTRA, EU-EXTRA)	52
ФИГУРА 4-49 СТРУКТУРА НА ФИЗИЧЕСКИЯ ОБЕМ НА ВНОС И ИЗНОС ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ ЗА СТРАНИ ИЗВЪН ЕС, %	54

ФИГУРА 4-50 ОБЩ ВНОС И ИЗНОС ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ И ПО ГРУПИ СТОКИ ВЪВ ФИЗИЧЕСКИ ЕДИНИЦИ (ТОНА), 2007-2015г.	55
ФИГУРА 4-51 ОБЩ ВНОС И ИЗНОС ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ И ПО ГРУПИ СТОКИ ВЪВ В ПРОЦЕНТНО ИЗРАЖЕНИЕ.....	55
(2007-2015).....	55
ФИГУРА 4-52 СРЕДНА СТОЙНОСТ НА ВНОС И ИЗНОС ПО ГРУПИ СТОКИ ОБЩО ЗА СЕКТОР ТРАНСПОРТ (2007-2015)	56
ФИГУРА 4-53 КРАЙНО ЕНЕРГИЙНО ПОТРЕБЛЕНИЕ ПО СЕКТОРИ, ХИЛ.Т.Н.Е.	58
ФИГУРА 4-54 КРАЙНОТО ЕНЕРГИЙНО ПОТРЕБЛЕНИЕ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ, Х.Т.Н.Е	58
ФИГ. 4-55 ДЯЛ НА БЕИ ВЪВ ВЪТРЕШНОТО БРУТНО ПОТРЕБЛЕНИЕ НА ЕНЕРГИЯ	58
ФИГ. 4-56 ДЯЛ НА ВЪЗОБНОВЯЕМАТА ЕНЕРГИЯ В ПОТРЕБЛЕНИЕТО НА ГОРИВА В ТРАНСПОРТА	58
ФИГУРА 4-57 ПОТРЕБЛЕНИЕ НА ГОРИВА ОТ АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ (2007-2014)	59
ФИГУРА 4-58 СТРУКТУРА НА ПОТРЕБЛЕНИЕТО НА ГОРИВА ОТ АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ (2007-2014)	59
ФИГУРА 4-59 ЕМИСИИ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ (2007-2013).....	60
ФИГУРА 4-60 ДЯЛ НА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ ОТ СЕКТОР ТРАНСПОРТ В ОБЩИТЕ ЕМИСИИ (2007-2013)	60
ФИГУРА 4-61 ЕМИСИИ НА ПРЕКУРСОРИ НА ВКИСЛЯВАЩИ ВЕЩЕСТВА ОТ СЕКТОР ТРАНСПОРТ (2000-2014)	60
ФИГУРА 4-62 ДЯЛ НА ЕМИСИИТЕ НА ВКИСЛЯВАЩИ ВЕЩЕСТВА ОТ СЕКТОР ТРАНСПОРТ В НАЦИОНАЛНИТЕ ЕМИСИИ (2000-2014)	60
ФИГУРА 4-63 ДЯЛ ЕМИСИИ НА ОЗОКОВИ ПРЕКУРСОРИ ОТ СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“ В НАЦИОНАЛНИТЕ ЕМИСИИ (2000-2014)	61
ФИГУРА 4-64 ДЯЛ НА ЕМИСИИТЕ ОТ СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“ В НАЦИОНАЛНИТЕ ЕМИСИИ НА ОЗОКОВИ ПРЕКУРСОРИ (2000-2014).....	61
ФИГУРА 4-65 ПРЕКУРСОРИ НА ФИНИ ПРАКОВИ ЧАСТИЦИ ОТ СЕКТОР ТРАНСПОРТ (2000-2014).....	61
ФИГУРА 4-66 ДЯЛ НА ЕМИСИИ НА ФИНИ ПРАКОВИ ЧАСТИЦИ В НАЦИОНАЛНИТЕ ЕМИСИИ (2000-2014).....	61
ФИГУРА 4-67 ОБЕМ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ ПО ПРЕВОЗВАЧИ.....	63
ФИГУРА 4-68 ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ПО ПРЕВОЗВАЧИ	63
ФИГУРА 4-69 ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ ВЪВ ВЪТРЕШНО И МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ ПО ВИДОВЕ ПРЕВОЗИ.....	63
ФИГУРА 4-70 ПЪТНИК КИЛОМЕТРИ ПРИ ПРЕВОЗИ ВЪВ ВЪТРЕШНО И МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ ПО ВИДОВЕ ПРЕВОЗИ	63
ФИГУРА 4-71 СРАВНЕНИЕ НА ПАЗАРНИТЕ ДЯЛОВЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ ЗА 2013 И 2014 Г.	67
ФИГУРА 4-72 ТОВАРНИ ВЛАКОВЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ГДВ ЗА 2014 Г.	68
ФИГУРА 4-73 ДЯЛОВЕ НА ТОВАРНИТЕ ВЛАКОВЕ (ПО БРОЙ И ПО ВЛАК КИЛОМЕТРИ) ПО КАТЕГОРИИ ЗАЛОЖЕНИ В ГДВ ЗА 2014 Г.	68
ФИГУРА 4-74 ДИНАМИКА НА ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ СЪС СУХОПЪТЕН ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	69
ФИГУРА 4-75 ДИНАМИКА НА ПАЗАРНИТЕ ДЯЛОВЕ НА ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ ОТ АВТОБУСНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ.....	69
ФИГУРА 4-76 ДИНАМИКА НА РЕАЛИЗИРАНИТЕ ПЪТНИК КИЛОМЕТРИ СЪС СУХОПЪТЕН ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	69
ФИГУРА 4-77 ДИНАМИКА НА ПАЗАРНИТЕ ДЯЛОВЕ НА РЕАЛИЗИРАНИТЕ ПЪТНИК КИЛОМЕТРИ ОТ АВТОБУСНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ.....	69
ФИГУРА 4-78 ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ГДВ ЗА 2014 Г.	70
ФИГУРА 4-79 ДЯЛОВЕ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ВЛАКОВЕ (ПО БРОЙ И ПО ВЛАК КИЛОМЕТРИ) ПО КАТЕГОРИИ ЗАЛОЖЕНИ В ГДВ ЗА 2014 Г.	71
ФИГУРА 4-80 ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ ПО ЗОУ ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	72
ФИГУРА 4-81 РЕАЛИЗИРАНИ ПКМ. ПО ЗОУ ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	72
ФИГУРА 4-82 ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ С БВЗР ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	72
ФИГУРА 4-83 РЕАЛИЗИРАНИ ПКМ. С БВЗР ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	72
ФИГУРА 4-84 ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ ПРИ АТРАКЦИОННИ ПЪТУВАНИЯ ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	72
ФИГУРА 4-85 РЕАЛИЗИРАНИ ПКМ. ПРИ АТРАКЦИОННИ ПЪТУВАНИЯ ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	72
ФИГУРА 4-86 ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	73
ФИГУРА 4-87 РЕАЛИЗИРАНИ ПКМ. ПРИ МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ ЗА ПЕРИОДА 2010-2015 Г.	73
ФИГУРА 4-88 СРАВНЕНИЕ НА ПРЕВОЗИТЕ ПО КАТЕГОРИИ ВЛАКОВЕ, РАЗПРЕДЕЛЕНИ ПО РАЗСТОЯНИЕ НА ПЪТУВАНИЯТА ЗА 2014 Г.	73
ФИГУРА 4-89 ОБЩО ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ ПО МЕСЕЦИ ЗА 2010 И 2014 Г.	74
ФИГУРА 4-90 ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ С ПВ ПО МЕСЕЦИ ЗА 2014 Г.	74
ФИГУРА 4-91 ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ С БВ ПО МЕСЕЦИ ЗА 2014 Г.	74
ФИГУРА 4-92 ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ С УБВ ПО МЕСЕЦИ ЗА 2014 Г.	74
ФИГУРА 4-93 ОБЕМ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ ЗА 2013 Г.	75
ФИГУРА 4-94 ОБЕМ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ ЗА 2014 Г.	75
ФИГУРА 4-95 ПРЕВОЗЕНИ ТОНОВЕ ВЪВ ВЪТРЕШНО И МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ	76
ФИГУРА 4-96 ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ВЪВ ВЪТРЕШНО И МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ.....	76
ФИГУРА 4-97 ПРЕВОЗЕНИ ТОНОВЕ ТОВАРИ ОТ БДЖ-ТП ЗА ПЕРИОДА 2007-2016 Г. ПО 10 ВИДА ТОВАРИ.....	77
ФИГУРА 4-98 РЕАЛИЗИРАНИ ТОНКМ. ОТ БДЖ-ТП ЗА ПЕРИОДА 2007-2016 Г. ПО 10 ВИДА ТОВАРИ.....	77
ФИГУРА 4-99 СТОЙНОСТИ НА ОТДЕЛНИТЕ ПОКАЗАТЕЛИ ВЛИЗАЩИ ВЪВ ФУНКЦИЯТА НА ПОЛЕЗНОСТ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ.....	77
ФИГУРА 4-100 СТОЙНОСТИ НА ФУНКЦИЯТА НА ПОЛЕЗНОСТ ПО ВИДОВЕ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ	78
ФИГУРА 4-101 ПАЗАРНИ ДЯЛОВЕ,% НА БАЗА ОБЕМ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ	80
ФИГУРА 4-102 ПАЗАРНИ ДЯЛОВЕ,% НА БАЗА ИЗВЪРШЕНА РАБОТА	80
ФИГУРА 4-103 КАРТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА НА Р. БЪЛГАРИЯ.....	81

ФИГУРА 4-104 БРОЙ И СТРУКТУРА НА НАТОВАРЕНИТЕ АВТОМОБИЛИ ПО ВИДОВЕ (HGV, MG, LGV, TRAILERS) И ПО ЗОНИ НА НАТОВАРВАНЕ	93
ФИГУРА 4-105 ГОДИШЕН СРЕДНО ДЕНОНОЩЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАФИК-РЕАЛИЗИРАНИ ПЪТУВАНИЯ С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ.....	94
ФИГУРА 4-106 РЕПУБЛИКАНСКА АВТОБУСНА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА	95
ФИГУРА 4-107 БРОЙ АВТОБУСНИ ЛИНИИ ПО ЗОНИ НА ПРОИЗХОД ОТ РЕПУБЛИКАНСКАТА ТРАНСПОРТНА СХЕМА	96
ФИГУРА 4-108 БРОЙ ПЪТУВАНИЯ С АВТОБУСИ НА ДЕНОНОЩИЕ ПО ОБЛАСТИ ПО РЕПУБЛИКАНСКАТА ТРАНСПОРТНА СХЕМА	96
ФИГУРА 4-109 ГОДИШЕН СРЕДНО ДЕНОНОЩЕН АВТОБУСЕН ТРАФИК ОТ РЕПУБЛИКАНСКАТА ТРАНСПОРТНА СХЕМА	97
ФИГУРА 4-110 ВРЕМЕНИ ДНЕВЕН ПРОФИЛ НА АВТОБУСНИЯ ТРАФИК (МЕЖДУНАРОДНИ И ПО РЕПУБЛИКАНСКАТА ТРАНСПОРТНА СХЕМА)	97
ФИГУРА 4-111 РЕАЛИЗИРАН ГОДИШЕН СРЕДНО ДНЕВЕН АВТОБУСЕН ТРАФИК, ВКЛЮЧАВАЩ – МЕЖДУНАРОДНИ АВТОБУСИ, АВТОБУСИ ВКЛЮЧЕНИ В РЕПУБЛИКАНСКАТА ТРАНСПОРТНА СХЕМА И АВТОБУСИ ВКЛЮЧЕНИ В ОБЛАСТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СХЕМИ.....	98
ФИГУРА 4-112 ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА, ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ.....	98
ФИГУРА 4-113 ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ СРЕЩУ ЗАПЛАЩАНЕ, ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ	98
ФИГУРА 4-114 ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА, МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ.....	99
ФИГУРА 4-115 ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ СРЕЩУ ЗАПЛАЩАНЕ, МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ	99
ФИГУРА 4-116 СРЕДНО ПРЕВОЗНО РАЗСТОЯНИЕ, ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ	99
ФИГУРА 4-117 СРЕДНО ПРЕВОЗНО РАЗСТОЯНИЕ, МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ	99
ФИГУРА 4-118 ДЯЛОВЕ НА НАТОВАРЕНИТЕ ТОВАРИ (ХИЛ.ТОНОВЕ) ПО ВИДОВЕ ЗА ВСЯКА ОБЛАСТ, ПРЕВОЗЕНИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ.....	101
ФИГУРА 4-119 ГЪСТОТА НА РПМ НА БАЗА ТЕРИТОРИЯ (КМ/1000 КВ.КМ).....	108
ФИГУРА 4-120 СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТИЩАТА ПО ОБЛАСТИ	110
ФИГУРА 4-121 КАРТА НА МЕСТОПОЛОЖЕНИЯТА НА АВТОГАРИ И СПИРКИ	111
ФИГУРА 4-122 ОЦЕНКА И КЛАСИРАНЕ НА ОБЛАСТИТЕ ПО СЪСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	112
ФИГУРА 4-123 ДИНАМИКА НА ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЩИЯ ТОВАРООБОРОТ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ПЕРИОДА 2007 – 2015 Г. И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО МУ ПРЕЗ МОРСКИ И РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА.....	117
ФИГУРА 4-124 ОБЩ ПЪТНИКОПОТОК И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО МОРСКИ И РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА	118
ФИГУРА 4-125 СТРУКТУРА НА ТОВАРООБОРОТА ПО НАЧИН НА ПРЕВОЗ И ДИНАМИКА НА ИЗМЕНЕНИЕ	119
ФИГ. 4-126 ПРОПУСКАТЕЛНИ СПОСОБНОСТИ НА ПРИСТАНИЩАТА	130
ФИГУРА 4-127 ОТНОСИТЕЛЕН ДЯЛ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В ОБЩИЯ БРОЙ ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ ОТ БЪЛГАРСКИ ПРЕВОЗВАЧИ.....	135
ФИГУРА 4-128 ОТНОСИТЕЛЕН ДЯЛ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В ОБЩИЯ ОБЕМ НА ИЗВЪРШЕНАТА ПЪТНИЧЕСКА ПРЕВОЗНА РАБОТА ОТ БЪЛГАРСКИ ПРЕВОЗВАЧИ	136
ФИГУРА 4-129 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ, ИЗВЪРШЕНАТА РАБОТА И СРЕДНОТО ПРЕВОЗНО РАЗСТОЯНИЕ НА ЕДИН ПЪТНИК ПО ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ СПРЯМО 2007 Г.	136
ФИГУРА 4-130 БРОЙ НА ОБСЛУЖЕНИТЕ ПЪТНИЦИ В БЪЛГАРСКИТЕ ЛЕТИЩА	137
ФИГУРА 4-131 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА ОБСЛУЖЕНИТЕ ПЪТНИЦИ В БЪЛГАРСКИТЕ ЛЕТИЩА СПРЯМО 2007 Г.	138
ФИГУРА 4-132 ДИНАМИКА НА ПЪТНИКООБОРОТА НА БЪЛГАРСКИТЕ ЛЕТИЩА ПО ГОДИНИ СПРЯМО ПРЕДХОДНАТА ГОДИНА.....	138
ФИГУРА 4-133 ИЗМЕНЕНИЯ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ОБЕМ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ РЕДОВНИ ПРЕВОЗИ, ИЗВЪРШЕНИ ОТ "БЪЛГАРИЯ ЕР" СПРЯМО 2007 Г.	140
ФИГУРА 4-134 ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЕМА НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ЧАРТЪРНИ ПРЕВОЗИ, ИЗВЪРШЕНИ ОТ "БЪЛГАРИЯ ЕР" СПРЯМО 2007 Г.	141
ФИГУРА 4-135 ИЗМЕНЕНИЕ В ОБЕМА НА РЕДОВНИТЕ ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ, ИЗВЪРШЕНИ ОТ "БЪЛГАРИЯ ЕР" СПРЯМО 2007 Г.	142
ФИГУРА 4-136 ИЗМЕНЕНИЕ В ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ, ИЗВЪРШЕНИ ОТ "ЕР ВИА" СПРЯМО 2007 Г.	143
ФИГУРА 4-137 ИЗМЕНЕНИЯ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ОБЕМ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ЧАРТЪРНИ ПРЕВОЗИ, ИЗВЪРШЕНИ ОТ "БИ ЕЙЧ ЕЪР" СПРЯМО 2007 Г.	144
ФИГУРА 4-138 ИЗМЕНЕНИЯ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ОБЕМ НА ЧАРТЪРНИТЕ ПРЕВОЗИ, ИЗВЪРШЕНИ ОТ "BULGARIAN AIR CHARTER" СПРЯМО 2007 Г.	145
ФИГУРА 4-139 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА САМОЛЕТНИТЕ ДВИЖЕНИЯ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ СПРЯМО 2007 Г.	150
ФИГУРА 4-140 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА ОБСЛУЖЕНИТЕ ПЪТНИЦИ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ СПРЯМО 2007 Г.	151
ФИГУРА 4-141 ИЗМЕНЕНИЕ В КОЛИЧЕСТВАТА ОБСЛУЖЕНИ ТОВАРИ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ СПРЯМО 2007 Г.	151
ФИГУРА 4-142 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА САМОЛЕТНИТЕ ДВИЖЕНИЯ НА ЛЕТИЩЕ БУРГАС СПРЯМО 2007 Г.	152
ФИГУРА 4-143 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА ОБСЛУЖЕНИТЕ ПЪТНИЦИ НА ЛЕТИЩЕ БУРГАС СПРЯМО 2007 Г.	153
ФИГУРА 4-144 ИЗМЕНЕНИЕ В КОЛИЧЕСТВАТА ОБСЛУЖЕНИ ТОВАРИ НА ЛЕТИЩЕ БУРГАС СПРЯМО 2007 Г.	154
ФИГУРА 4-145 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА САМОЛЕТНИТЕ ДВИЖЕНИЯ НА ЛЕТИЩЕ ВАРНА СПРЯМО 2007 Г.	156
ФИГУРА 4-146 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА ОБСЛУЖЕНИТЕ ПЪТНИЦИ НА ЛЕТИЩЕ ВАРНА СПРЯМО 2007 Г.	157
ФИГУРА 4-147 ИЗМЕНЕНИЕ В КОЛИЧЕСТВАТА ОБСЛУЖЕНИ ТОВАРИ НА ЛЕТИЩЕ ВАРНА СПРЯМО 2007 Г.	158
ФИГУРА 4-148 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА САМОЛЕТНИТЕ ДВИЖЕНИЯ НА ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ СПРЯМО 2007 Г.	159
ФИГУРА 4-149 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА ОБСЛУЖЕНИТЕ ПЪТНИЦИ НА ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ СПРЯМО 2007 Г.	160

ФИГУРА 4-150 ИЗМЕНЕНИЕ В КОЛИЧЕСТВАТА ОБСЛУЖЕНИ ТОВАРИ НА ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ СПРЯМО 2007 Г.	160
ФИГУРА 4-151 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА САМОЛЕТНИТЕ ДВИЖЕНИЯ НА ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА СПРЯМО 2007 Г.	163
ФИГУРА 4-152 ИЗМЕНЕНИЕ В БРОЯ НА ОБСЛУЖЕНИТЕ ПЪТНИЦИ НА ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА СПРЯМО 2007 Г.	163
ФИГУРА 4-153 ИЗМЕНЕНИЕ НА БРОЯ НА САМОЛЕТИТЕ, ПЪТНИЧЕСКИТЕ МЕСТА И ПРОЛЕТЕНИТЕ ЧАСОВЕ ОТ ТРАНСПОРТНАТА АВИАЦИЯ СПРЯМО 2007 Г.	164
ФИГУРА 4-154 ИЗМЕНЕНИЕ НА СРЕДНИЯ БРОЙ МЕСТА В ЕДИН САМОЛЕТ И СРЕДНИЯ БРОЙ ПРЕЛЕТЕНИ ЧАСОВЕ ОТ ЕДИН САМОЛЕТ СПРЯМО 2007 Г.	165
ФИГ. 4-155 МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ПРОУЧЕНИТЕ ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ В БЪЛГАРИЯ.	172
ФИГ. 4-156 ЗОНИ НА ВЛИЯНИЕ ИМТ РУСЕ	174
ФИГУРА 4-157 СТОЙНОСТИ НА ОТДЕЛНИТЕ ПОКАЗАТЕЛИ ВЛИЗАЩИ ВЪВ ФУНКЦИЯТА НА ПОЛЕЗНОСТ ЗА АВТОМОБИЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ.	177
ФИГУРА 4-158 СТОЙНОСТИ ЗА ФУНКЦИЯТА НА ПОЛЕЗНОСТ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ НА БАЗА ПРОВЕДЕНИТЕ АНКЕТНИ ПРОУЧВАНИЯ ЗА 2015 Г.	178
ФИГУРА 4-159 СТОЙНОСТИ НА ФУНКЦИИТЕ НА ПОЛЕЗНОСТ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ	178
ФИГУРА 4-160 ГРАФИЧНО ПРЕДСТАВЯНЕ НА СИЛНИТЕ СТРАНИ.	182
ФИГУРА 4-161 ГРАФИЧНО ПРЕДСТАВЯНЕ НА СЛАБИТЕ СТРАНИ.	183
ФИГУРА 4-162 ГРАФИЧНО ПРЕДСТАВЯНЕ НА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ	184
ФИГУРА 4-163 ГРАФИЧНО ПРЕДСТАВЯНЕ НА ЗАПЛАХИТЕ	185
ФИГУРА 4-164 СТРАТЕГИЧЕСКА КАРТА.	186
ФИГУРА 5-1 ПРОГНОЗА НА ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ.	190
ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ	190
ФИГУРА 5-2 ФАКТОРИ НА НАРАСТВАНЕ НА	190
ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ	190
ФИГУРА 5-3 ПРОГНОЗА НА ТРАНСПОРТНАТА РАБОТА.	191
ЗА ВЪТРЕШНИЯ ТОВАРЕН СУХОЗЕМЕН ТРАНСПОРТ.	191
ФИГУРА 5-4 ФАКТОРИ НА НАРАСТВАНЕ НА	191
ТРАНСПОРТНАТА РАБОТА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ.	191
ФИГУРА 5-5 ПРОГНОЗА ЗА ПРЕВОЗЕНИТЕ ТОВАРИ.	191
ЗА ВЪТРЕШНИЯ ТОВАРЕН СУХОЗЕМЕН ТРАНСПОРТ.	191
ФИГУРА 5-6 ФАКТОРИ НА НАРАСТВАНЕ НА	191
ПРЕВОЗЕНИТЕ ТОВАРИ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ	191
ФИГУРА 5-7 ПРОГНОЗА НА ТРАНСПОРТНАТА РАБОТА.	191
ЗА МЕЖДУНАРОДНИЯ ТОВАРЕН СУХОЗЕМЕН ТРАНСПОРТ.	191
ФИГУРА 5-8 ФАКТОРИ НА НАРАСТВАНЕ НА	191
ТРАНСПОРТНАТА РАБОТА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ.	191
ФИГУРА 5-9 ПРОГНОЗА НА ТРАНСПОРТНАТА РАБОТА.	192
ЗА МЕЖДУНАРОДНИЯ ТОВАРЕН СУХОЗЕМЕН ТРАНСПОРТ.	192
ФИГУРА 5-10 ФАКТОРИ НА НАРАСТВАНЕ НА	192
ТРАНСПОРТНАТА РАБОТА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ.	192
ФИГУРА 6-1 БРОЙ АНКЕТИРАНИ ЛИЦА В 8-ТЕ БЕНЕФИЦИЕНТА	204
ФИГУРА 6-2 БРОЙ ИНТЕРВЮИРАНИ РЪКОВОДИТЕЛИ.	205
ФИГУРА 7-1 ЛОГИЧЕСКИ И ФУНКЦИОНАЛНИ ВРЪЗКИ МЕЖДУ ЦЕЛИ, ПРОБЛЕМИ И МЕРКИ	212
7-2 ПРОЦЕС НА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ВРЪЗКИТЕ МЕЖДУ ЦЕЛИ, ПРОБЛЕМИ И МЕРКИ.	214
ФИГУРА 7-3 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ ПО	214
ФУНКЦИОНАЛЕН ОБХВАТ	214
ФИГУРА 7-4 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ ПО	214
ХАРАКТЕР НА ВЪЗДЕЙСТВИЕ	214
ФИГУРА 8-1 ПРОЦЕС НА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ И СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА	230
ФИГУРА 8-2 БЮДЖЕТ НА СЦЕНАРИЙ „В“ ПО ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	244
ФИГУРА 8-3 БЮДЖЕТ НА СЦЕНАРИЙ „В“	244
ФИГУРА 8-4 БЮДЖЕТ НА СЦЕНАРИЙ „В“ ПО ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ САМО ОТ ОПЕРАТИВНИТЕ ПРОГРАМИ И МСЕ	244
ФИГУРА 8-5 БЮДЖЕТ НА СЦЕНАРИЙ „В“ САМО ОТ ОПЕРАТИВНИТЕ ПРОГРАМИ И МСЕ	244
ФИГУРА 8-6 БЮДЖЕТ НА СЦЕНАРИЙ „В“ ПО ВРЕМЕВИ ПЕРИОДИ	245

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

ЕСИФ	ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ
CCTV	КАМЕРИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА ЗА ДВИЖЕНИЕ ОТ ЦЕНТЪРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАФИКА /CLOSED-CIRCUIT TELEVISION/
ERTMS	EUROPEAN RAILWAY TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM (ЕВРОПЕЙСКА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАФИК)
ETCS	EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM (ЕВРОПЕЙСКА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ)
FAO	FOOD AND AGRICULTURAL STATISTICS OF THE UNITED NATIONS (СТАТИСТИКА НА ХРАНИТЕ И ЗЕМЕДЕЛИЕТО НА ООН)
IATA	INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (МЕЖДУНАРОДНА АСОЦИАЦИЯ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ)
NSTR	ЕДИННА НОМЕНКЛАТУРА НА ТОВАРИТЕ ЗА ЦЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СТАТИСТИКА.
SITC	STANDARD INTERNATIONAL TRADE CLASSIFICATION (СТАДАРТНА ВЪНШНОТЪРГОВСКА КЛАСИФИКАЦИЯ)
TEN-T	TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА)
TEU	УЕДРЕНИ ТРАНСПОРТНИ ЕДИНИЦИ
TSIs	TECHNICAL SPECIFICATIONS FOR INTEROPERABILITY
VTMIS	СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КОРАБНИЯ ТРАФИК И ИНФОРМАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ
АК	АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ
АПИ	АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БВ	БЪРЗ ВЛАК
БВП	БРУТЕН ВЪТРЕШЕН ПРОДУКТ
БВЗР	БЪРЗ ВЛАК СЪС ЗАДЪЛЖИТЕЛНА РЕЗЕРВАЦИЯ
БДЖ	БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ
БДЖ ПП	БДЖ - ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ
БДЖ ТП	БДЖ-ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ
БДС	БРУТНА ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ
БДС	БРУТНА ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ
БЗ	БРУТНА ЗАПЛАТА
ВЕИ	ВЪЗОБНОВЯЕМИ ЕНЕРГИЙНИ ИЗТОЧНИЦИ
ГД „ГВА“	ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ „ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“
ГДВ	ГРАФИК НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ
ДДС	ДАНЪК ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ
ДЗОУ	ДОГОВОР ЗА ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ОБЩЕСТВЕНИ УСЛУГИ
ДП НКЖИ	ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ДП РВД	ДЪРЖАВНА ПРЕДПРИЯТИЕ "РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ"
ДППИ	ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ДТВ	ДИРЕКТНИ ТОВАРНИ ВЛАКОВЕ
ЕЕН	ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ
ЕЗФРСР	ЕВРОПЕЙСКИ ЗЕМЕДЕЛСКИ ФОНД ЗА РАЗВИТИЕ НА СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ
ЕК	ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ
ЕМЦ	ЕЛЕКТРОМЕХАНИЧНА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ
ЕО	ЕВРОПЕЙСКА ОБЩНОСТ
ЕС	ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕСИФ	ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ
ЕСУЖМ	ЕДИННАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА
ЕСФ	ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ ФОНДОВЕ
ЕУД	ЕКСПЛОАТАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

ЕФРР	ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ЗЖТ	ЗАКОН ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ
ЗМПВВПРБ	ЗАКОНА ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЗОВВВПИ	ЗАКОН ЗА ОРЪЖИЯТА, БОЕПРИПАСИТЕ, ВЗРИВНИТЕ ВЕЩЕСТВА И ПИРОТЕХНИЧЕСКИТЕ ИЗДЕЛИЯ
ЗОП	ЗАКОН ЗА ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ
ЗОП	ЗАКОН ЗА ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ
ЗОУ	ЗАДЪЛЖЕНИЯ ЗА ОБЩЕСТВЕНИ УСЛУГИ
ИА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
ИА „АА“	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“
ИА ППД	ИЗПЪЛНИТЕЛНАТА АГЕНЦИЯ „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“
ИАГ	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ ПО ГОРИТЕ
ИАЖА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ“
ИАЖА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ“
ИАМА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“
ИАМА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“
ИСУН	ИНФОРМАЦИОННАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ И НАБЛЮДЕНИЕ НА СТРУКТУРНИТЕ ИНСТРУМЕНТИ
КПВ	КРАЙГРАДСКИ ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАК
КФ	КОХЕЗИОНЕН ФОНД
ЛТВ	ЛОКАЛНИ ТОВАРНИ ВЛАКОВЕ
МБВ	МЕЖДУНАРОДЕН БЪРЗ ВЛАК
МДТВ	МЕЖДУНАРОДНИ ДИРЕКТНИ ТОВАРНИ ВЛАКОВЕ
МКА	МУЛТИКРИТЕРИАЛЕН АНАЛИЗ
МКЦ	МАРШРУТНО-КОМПЮТЪРНА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ
МПС	МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
МРРБ	МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
МСЕ	МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА
МТИТС	МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА
МФИ	МЕЖДУНАРОДНИ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ
НОБ	НАЦИОНАЛЕН ОРГАН ЗА БЕЗОПАСНОСТ
НПР	НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА РЕФОРМИ
НФ	НАЦИОНАЛНИ ФОНДОВЕ
ОВОС	ОЦЕНКА ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА
ОГПТ	ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА НА БЪЛГАРИЯ
ОПРР	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА "РЕГИОНИ В РАСТЕЖ"
ОПТ	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2007-2013 Г.
ОПТТИ	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.
ОСР	ОБЩА СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА
ПВ	ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАК
ПВУ	ПУЛТ ЗА ВРЕМЕННО УПРАВЛЕНИЕ
ППС	ПЪТНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
ПС	ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
ПТП	ПЪТНОТРАНСПОРТНО ПРОИЗШЕСТВИЕ
ПЧП	ПУБЛИЧНО - ЧАСТНО ПАРТНЬОРСТВО
РКООНИК	РАМКОВА КОНВЕНЦИЯ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ОБЕДИНЕНИТЕ НАЦИИ ПО ИЗМЕНЕНИЕ НА КЛИМАТА
РПМ	РЕПУБЛИКАНСКА ПЪТНА МРЕЖА
РУКЗ	РЕЛЕЙНА УРЕДБА С КЛЮЧОВИ ЗАВИСИМОСТИ
СЕО	СТРАТЕГИЧЕСКА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

СОВ	СОЦИАЛНО-ОСИГУРИТЕЛНИ ВНОСКИ
СП	СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ПАРТНЬОРСТВО
СУБ	СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА
СУБЛС	СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ
СУВР	СИСТЕМАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВАТА РАБОТА
ТСВ	ТРУДОВО СЛУЖЕБЕН ВЛАК
ТСОС	ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ
ТЦ	ТЕМАТИЧНА ЦЕЛ
УБВ	УСКОРЕН БЪРЗ ВЛАК
УДВК	УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА
УИ	УПРАВИТЕЛ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА
ФБВП	ФУНКЦИОНАЛЕН БЛОК ОТ ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО
ФПЧ	ФИНИ ПРАХОВИ ЧАСТИЦИ
ХБДЖ	ХОЛДИНГ БДЖ
ЦКПП	ЦЕНТРАЛИЗИРАНИЯТ КОНТРОЛЕН ПУНКТ ЗА ПЪТНИЦИТЕ

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта.

Документът е съобразен с изискванията за обхват, структура и съдържание на всеобхватен транспортен план и отговаря на приложимите тематични предварителни условия за ЕСИФ за периода 2014-2020 г., поети като ангажимент в Споразумението за партньорство с Република България.

Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

С разработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. са постигнати следните специфични цели:

- Създадена е база данни, необходима за целите на анализите на транспортния сектор, за прогнозиране на развитието на транспортната система и за разработване на национален транспортен модел;
- Извършен е детайлен анализ на нуждите на транспортния сектор, включващ автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален транспорт;
- Разработен е Национален мултимодален транспортен модел;
- Дефинирани са национални стратегически цели и стратегически приоритети;
- Формулирани са подходящи мерки за постигане на набелязаните цели;
- Предложен е списък с реалистични проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФРР (със съответните времеви график, бюджет и източници на финансиране);
- На база извършени анализи са предложени мерки за развитие на административния капацитет на бенефициентите за подготовка и изпълнение на предвидените проекти;
- Изготвена е Стратегическа екологична оценка (СЕО) на Интегрирана Транспортна Стратегия в периода до 2030, съгласно изискванията на чл. 29, ал. 1 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, която е одобрена от МОСВ. Становището по ЕО № 1-1/2017 на МОСВ и заложените в него условия и мерки са неотменна част от ИТС, и в частност – Доклад 7 на ИТС. Те ще бъдат прилагани към всички планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, относими към или произтичащи от стратегията и ще бъдат съобразявани при техните етапи на изготвяне и реализация.

II. СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА

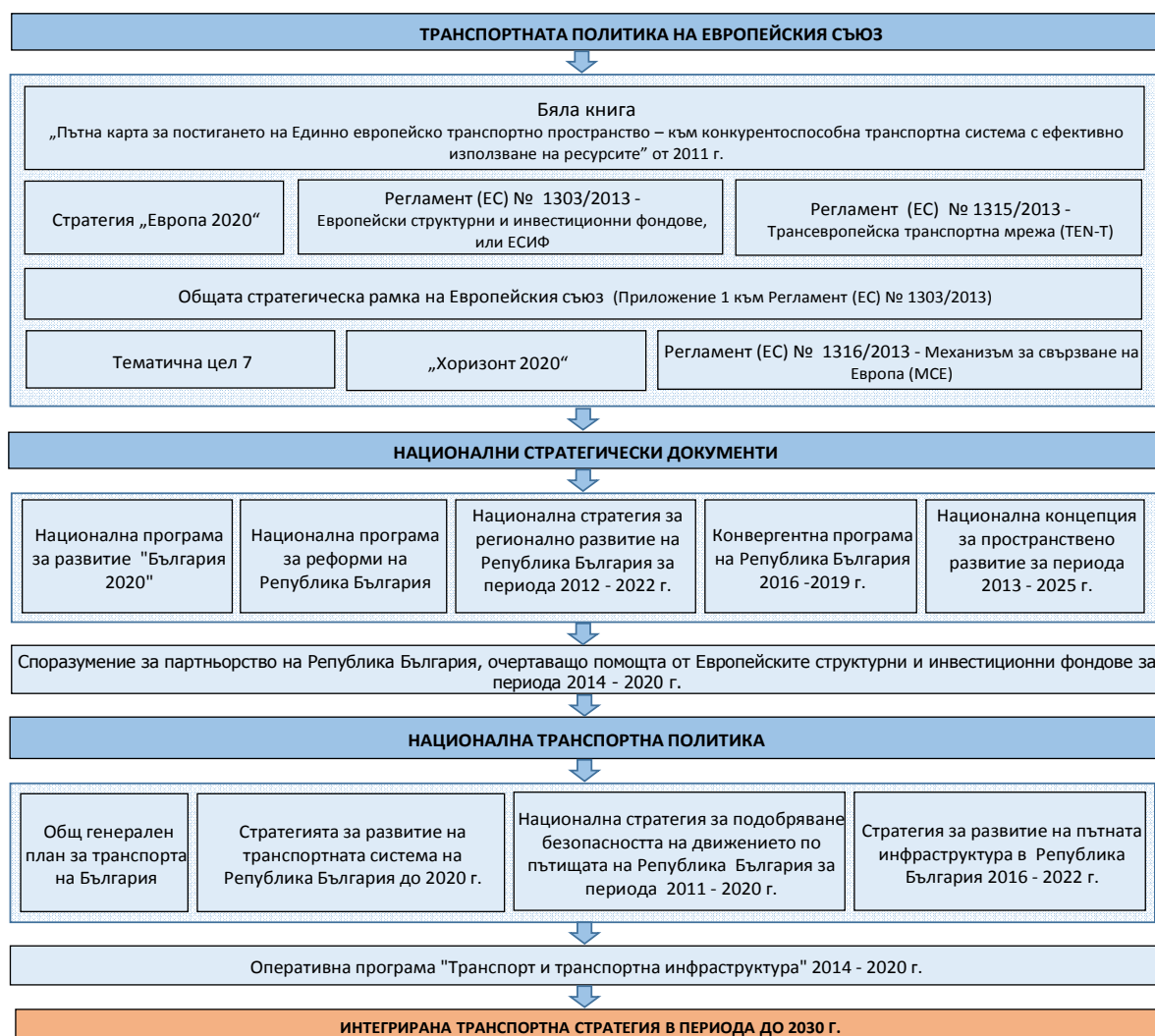
Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е разработена при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. Рамката на дефиниране на стратегическите цели и приоритети за развитие на транспортната система в периода до 2030 г. се определя от стратегическите цели и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС; националната транспортна политика и съответните стратегически и нормативни документи (фигура 2-1).

2.1 ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

- **Бяла книга**

Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г. е основният европейски стратегически документ, който очертава насоките

за развитие на транспорта. В нея са описани плановете на Европейската комисия за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии.



Фигура 2-1 Стратегическа и нормативна рамка на транспортния сектор

В Бялата книга са формулирани 10 цели за постигане на конкурентоспособна и ефективна транспортна система, като целеви показатели за реализиране на намалението на емисии от парникови газове с 60 %:

- Намаляване наполовина на колите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г.; поетапното им изтегляне от употреба до 2050 г.; постигане на практически свободна от въглероден двуокис градска логистика в големите градове до 2030 г.
- Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40% до 2050 г.; също така до 2050 г. да се намалят емисиите на въглероден диоксид от корабни бункерни горива с 40% (ако е постижимо, и с 50 %).
- До 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50% до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.
- До 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на

средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път.

- Пълноценно функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна мрежа по програма TEN-T до 2030 г., висококачествена мрежа с голям капацитет до 2050 г. и съответния набор от информационни услуги.
- До 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната; да се гарантира достатъчната връзка на всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.
- Внедряване на модернизираната инфраструктура за управление на въздушния трафик (SESAR) в Европа до 2020 г. и завършване на Единното европейско авиационно пространство. Внедряване на еквивалентни системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS). Пускане в действие на Европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео).
- Да се създаде рамката на европейска система за информация, управление и плащания в мултимодалния транспорт до 2020 г.
- Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.
- Да се разшири приложението на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, както и ангажирането на частния сектор в отстраняването на нарушенията (включително вредни субсидии), генерирането на приходи и осигуряването на финансиране за бъдещи транспортни инвестиции.

• **Стратегия „Европа 2020“**

Стратегията „Европа 2020“ представлява политическата рамка за Европейския съюз до 2020 г., според която трябва да бъдат изпълнени пет основни цели в сферата на заетостта, научно-изследователската и развойна дейност, климата, енергетиката, образованието, социалното приобщаване и намаляването на бедността. Целите на стратегията са подкрепяни от седем водещи инициативи за „Интелигентен растеж“ (Програма в областта на цифровите технологии за Европа, Съюз за иновации, Младешта в движение), „Устойчив растеж“ (Европа за ефективно използване на ресурсите, Индустриална политика за ерата на глобализацията и „Приобщаващ растеж“ (Програма за нови умения и работни места, Европейска платформа срещу бедността).

• **Регламент (ЕС) № 1303/2013**

В Регламент (ЕС) № 1303/2013 са определени общоприложимите разпоредби към „Европейски структурни и инвестиционни фондове“ (ЕСИФ). Определени са единадесет тематични цели за ЕСИФ и Обща стратегическа рамка на ЕС (ОСР). За всяка от тематичните цели са определени основни цели, които трябва да се постигнат, ключови действия за всеки фонд по ОСР и съответните общи принципи за изпълнение за да се гарантира ефективно и ефикасно използване на фондовете.

Пряко свързана със сектор транспорт е ТЦ7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“.

• **Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)**

Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са определени с Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета. Дефинираните цели са насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата.

Политиката за развитие на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда структуриране на мрежата на две нива: основна мрежа (включва най-

важните за ЕС транспортни връзки и възли и следва да бъде реализирана до 2030 г.); разширена мрежа (осигурява пълно покритие на територията на ЕС и следва да бъде завършена до 2050 г.)

В основната TEN-T мрежа на територията на Р. България са включени:

- направленията на Общоевропейските транспортни коридори („Рейнско-Дунавски” – вътрешноводен път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодален терминал в Русе; „Ориент/Източно-Средиземноморски” – железопътно и пътно трасе по направленията Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница);
- железопътното направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ;
- пътно направление София – Велико Търново – Русе – Букурещ.

В картата на разширената мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и следните нови предложения: пет нови пътни трасета – направлението София – Велико Търново – Шумен – Варна, Скоростен път Рила, по направлението „Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/ АМ „Хемус”, Скоростен път I-2 „Русе – Шумен”, Скоростен път „Варна – Дуранкулак” и Път „Пловдив – Рудозем”, Пристанище Силистра. В нея попадат и железопътните връзки към Варна.

Изпълнението на мрежата се осъществява с подкрепата на КФ, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) и ЕФРР, които могат да бъдат допълвани с инвестиции от ЕЗФРСР за транспортна инфраструктура и транспортни услуги на местно равнище и в селските райони.

Възлите от основната и разширената мрежа на територията на Р. България са представени в таблица 2-1.

Таблица 2-1 Възли от основната и разширена TEN-T мрежа на територията на Р. България

ТЕН-Т мрежа	ЛЕТИЩА	МОРСКИ ПРИСТАНИЩА	ВЪТРЕШНОВОДНИ ПРИСТАНИЩА	ЖЕЛЕЗОПЪТНИ-ПЪТНИ ТЕРМИНАЛИ
Основна	София	Бургас	Русе	Горна Оряховица
				Пловдив
			Видин	Русе
				София
Разширена	Бургас	Варна	Лом	Драгоман
	Горна Оряховица		Оряхово	
	Пловдив		Силистра	Свиленград
	Варна		Свищов	

• **Обща стратегическа рамка на ЕС:**

Общата стратегическа рамка (Приложение 1 към Регламент (ЕС) № 1303/2013) осигурява основата за по-добра координация между ЕСИФ и другите инструменти на ЕС.

Посредством ОСР политическите ангажименти, поети във връзка със стратегията „Европа 2020“, се съгласуват с реалните инвестиции и се насърчава интеграцията между фондовете. Рамката осигурява източник на стратегически насоки, които държавите членки и регионите да прилагат при програмирането на фондовете с оглед на специфичните си потребности, възможности и предизвикателства.

• **Хоризонт 2020**

„Хоризонт 2020“ е рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации. Приоритет „Обществени предизвикателства“ подкрепя научни изследвания и иновации в области като климат, околна среда и транспорт. Целта за интелигентен, екологичен и интегриран транспорт от програма „Хоризонт 2020“ разполага с бюджет за подпомагане на развитието на ресурсно ефективен транспорт, който щади околната среда.

• **Механизъм за свързване на Европа**

Механизмът за свързване на Европа финансира проекти, които попълват липсващите звена в енергийната, транспортната и цифровата структура на Европа. Инструментът също така помага европейската икономика да стане по-зелена, като насърчава по-чистите видове

транспорт, високоскоростните широколентови връзки и по-лесното използване на енергия от възобновяеми източници в съответствие със стратегията „Европа 2020“.

По МСЕ „Транспортен сектор“ ще бъдат съфинансирани проекти по TEN-T и проекти от „общ интерес“, като например инфраструктурни проекти с висока добавена стойност за ЕС. Тези инфраструктурни инвестиции могат да работят заедно с проекти, финансирани от ЕФРР, КФ и ЕЗФРСР, засягащи други части на основната мрежа TEN-T, както и разширената мрежа.

• **Споразумение за партньорство**

Споразумението за партньорство с България е изготвено съобразно Общата стратегическа рамка на Европейския съюз, Специфичните препоръки на Съвета за 2012 г. и 2013 г. и Позицията на ЕК относно преговорите с Република България за програмен период 2014-2020 г.

В Споразумението за партньорство въз основа на критичните точки за развитие на България и идентифицираните предпоставки за растеж, в съответствие с целите на Стратегията Европа 2020, са формулирани четири стратегически приоритета за ЕСИФ през периода 2014-2020 г. Развитие на транспортния сектор е в обхвата на Приоритет 3: „Свързаност и зелена икономика за устойчив растеж“, който обхваща под-приоритетите: „Свързаност“ (външна и вътрешна); „Преминване към нисковъглеродна икономика“; „Енергийна и ресурсна ефективност“; „Климат и климатични промени, превенция и управление на риска“; „Околна среда и опазване на природното богатство“.

В СП са включени тематичните цели, чрез които България ще допринася за целите на стратегията „Европа 2020“ за устойчив, интелигентен и приобщаващ растеж. Изборът е направен въз основа на три групи критерии: нужди за развитие, нормативни ангажименти като държава - членка и потенциал за развитие и възможности за постигане.

Предварителните условия, заложи в СП са изисквания за изпълнение на тематичните цели, които са предпоставка за получаване на финансова помощ за периода 2014 – 2020 г.

2.2 НАЦИОНАЛНА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА

• **Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.**

Формулираната в Стратегията мисия на транспортния сектор е „да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като:

- Осигурява ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт;
- Подпомага балансираното регионално развитие;
- Съдейства за пълноценното интегриране на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.“

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор до 2020 г. са:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор до 2020 г. са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда;
- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Стратегическият документ определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г. Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

• **Общ генерален план за транспорта на България**

Общият генерален план за транспорта на България (ОГПТ) е разработен на базата на стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.

В изготвена през 2014 г. оценка на ОГПТ са идентифицирани пропуски, свързани с необходимостта да се осигури по-добра връзка между целите, проблемите и мерките, да се обърне по-голямо внимание на организационните и оперативните мерки, както и на изискванията за изграждане на административен капацитет в областта на транспорта.

Необходима е обща актуализация на анализа и оценките, като се използват актуални транспортни данни и документи в областта на транспортната политика. Актуализираният сценарий ще допринесе за идентифицирането на приоритетните инвестиции по основната и широкообхватната TEN-T мрежа с хоризонт до 2020 г. и 2030 г.

• **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“**

Стратегията на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано.

В ОПТТИ са формулирани следните приоритетни оси:

- „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“.
- „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“.
- „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“.
- „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“
- „Техническа помощ“.

Наред с предвидените по ОПТТИ 2014-2020 инвестиции, за посрещане на част от нуждите ще бъдат ползвани възможностите на ПЧП, по-специално за развитието на летища и пристанища. Инвестициите, свързани с развитието на въздушния, речния и морския транспорт, предвидени за финансиране по ОПТТИ, са насочени изцяло към създаване и/или развитие на интелигентни системи за подобряване на услугите и управлението на въздушния, речния и морския транспорт.

За постигане на общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. и съответно на инвестиционните приоритети са формулирани седем специфични цели:

- Първата специфична цел е „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“.
- Втората специфична цел е „Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“.
- Третата специфична цел е „Увеличение на използването на интермодален транспорт“.
- Четвъртата специфична цел е „Увеличение на използването на метро“.
- Петата специфична цел е „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи“.
- Шестата специфична цел е „Подобряване на управлението на железопътната мрежа“.

- Седмата специфична цел е „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“.

2.3 НАЦИОНАЛНИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ

При дефиниране на стратегическите цели и приоритети са разгледани и са взети предвид и национални стратегически документи, които имат връзка с развитието на транспортния сектор:

- **Национална програма за развитие "България 2020";**

НПР БГ 2020 е дългосрочен национален програмен документ за развитието на Република България, който е база за програмирането на стратегически документи във връзка с изпълнението както на националните политики, така и на политиките на ЕС. Обхватът на документа е обусловен както от националната, така и от европейската стратегическа рамка и тяхната съгласуваност.

Визията е към 2020 г. България да е държава с конкурентоспособна икономика, осигуряваща условия за пълноценна социална, творческа и професионална реализация на личността чрез интелигентен, устойчив, приобщаващ и териториално балансиран икономически растеж.

Дефинирани са три основни стратегически цели и осем стратегически приоритета.

Непосредствено с транспортния сектор са свързани стратегическа цел 2 „Изграждане на инфраструктурни мрежи, осигуряващи оптимални условия за развитие на икономиката и качествена и здравословна околна среда за населението“ и свързаните с нея приоритети:

- Постигане на устойчиво интегрирано регионално развитие и използване на местния потенциал.
- Укрепване на институционалната среда за по-висока ефективност на публичните услуги за гражданите и бизнеса.
- Енергийна сигурност и повишаване на ресурсната ефективност.
- Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари.

- **Националната стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012 – 2022 г.**

НСРР дефинира стратегическата рамка на държавната регионална политика и поставя териториално обвързани цели и механизми за постигането им.

Главната стратегическа цел на НСРР е „Постигане на устойчиво интегрирано регионално развитие, базирано на използване на местния потенциал и сближаване на районите в икономически, социален и териториален аспект.“

В НСРР са дефинирани четири стратегически цели, свързани в различна степен и в различни аспекти с развитието на транспортната система:

- Икономическо сближаване в европейски, национален и вътрешнорегионален план чрез развитие на собствения потенциал на районите и опазване на околната среда.
- Социално сближаване и намаляване на регионалните диспропорции в социалната сфера чрез създаване на условия за развитие и реализация на човешкия капитал.
- Териториално сближаване и развитие на трансграничното, междурегионалното и транснационалното сътрудничество.
- Балансирано териториално развитие чрез укрепване на мрежата от градове-центрове, подобряване свързаността в районите и качеството на средата в населените места.

Пряко насочени към развитие на транспортната система са следните приоритети в рамките на стратегическите цели:

- ПРИОРИТЕТ 1.1. Активизиране на специфичния потенциал на регионалните и местните икономики чрез подкрепа за повишаване конкурентоспособността на малкия и средния бизнес.
- ПРИОРИТЕТ 2.2. Подкрепа на трудовата географска мобилност в районите.
- ПРИОРИТЕТ 3.1 Развитие на трансграничното сътрудничество и мобилизиране потенциала на периферните гранични територии.

- ПРИОРИТЕТ 3.2 Развитие на междурегионално и транснационално сътрудничество, включително за постигане на стратегическите приоритети на макрорегионално ниво.
- ПРИОРИТЕТ 4.1. Интегрирано устойчиво градско развитие и укрепване на полицентричната мрежа от градове.
- ПРИОРИТЕТ 4.2. Подобряване на свързаността на районите в национален и международен план, включително с големите градски центрове в съседните страни.

- **Национална програма за реформи**

Националната програма за реформи (НПР) е изготвена в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ и в рамките на инструмента за по-добра координация на икономическите политики в ЕС - „Европейски семестър“. Документът включва мерки за изпълнение на препоръките и отстраняване на констатираните пропуски в Националния доклад за България и политики за повишаване на конкурентоспособността на икономиката. Направен е преглед на изпълнението на националните цели по Стратегия „Европа 2020“ към които се отнасят увеличаване на дела на енергията от ВИ в брутното крайно енергийно потребление на транспорта, потребление на електрическа енергия и биогорива от ново поколение и ограничаване на увеличението на нивата на парникови газове (GHG). Представена е връзката между приоритетите във финансирането на ЕСИФ за периода 2014–2020 г. с идентифицираните предизвикателства в Националния доклад за България за 2016 г., СП за 2015 г. и изпълнението на НЦ по Стратегия „Европа 2020“.

III. НАЦИОНАЛНИ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ

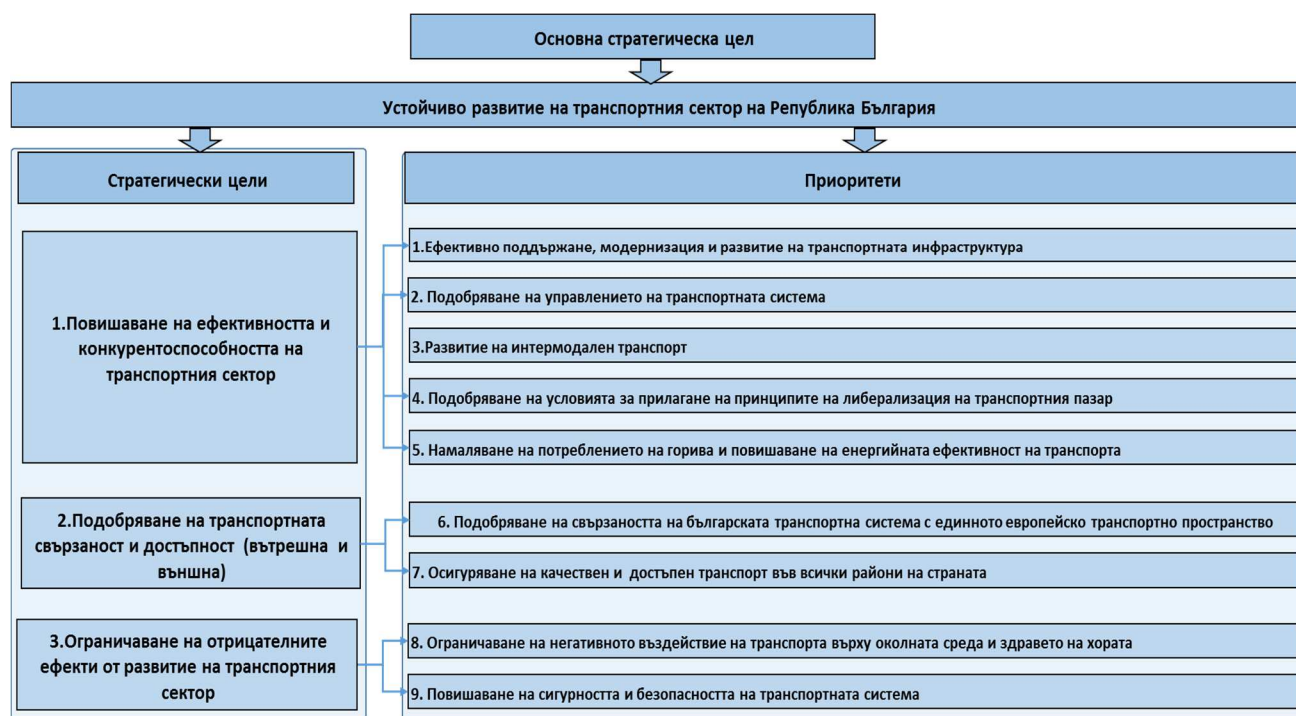
Дефинираните стратегически цели са насочени към реализиране на мисията на транспортния сектор и визията за неговото развитие, формулирани в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.

Приоритетите в рамките на всяка стратегическа цел са насочени към постигане на целите и приоритетите на ОПТТИ за периода 2014 – 2020 г. Същевременно стратегическите цели и приоритети отчитат предизвикателствата пред транспортния сектор в контекста на транспортната политика на ЕС до 2030 г. и идентифицираните в анализите проблеми на националната транспортна система.

При дефиниране на стратегическите цели са спазени следните изисквания и критерии:

- съответствие с Общата транспортна политика, стратегическите и нормативни документи на ЕС;
- съответствие с Националната транспортна политика и с националните стратегически и нормативни документи;
- насоченост към постигане на основната цел- устойчиво развитие на транспортния сектор;
- да покриват икономическите, екологичните и социалните аспекти на развитието на транспортната система;
- съответствие с приоритетите и изискванията, заложиени в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г., както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа;
- да отговарят на приложимите тематични предварителни условия, поети като ангажимент в Споразумението за партньорство;
- да отговарят на изискванията за добре формулирани цели;
- да обхващат всички видове транспорт и взаимодействието между тях.

Дефинираните стратегически цели на Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030г. и определените приоритети за тяхното постигане са представени в фигура 3-1.



Фигура 3-1 Национални стратегически цели и приоритети за развитие на транспортния сектор

IV. СИТУАЦИОНЕН АНАЛИЗ

4.1 БАЗА ДАННИ

4.1.1 ОРГАНИЗАЦИЯ НА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ

В процеса на разработване на Стратегията е извършено широкомащабно събиране на налични и нови данни. С план за събиране на данни са определени източниците, обхватът, начините и сроковете, които са целесъобразни. Всички събрани данни са съхранени в създадена електронна база данни.

С цел проследяване на тенденциите и осигуряване на надеждна информация за целите на анализите и транспортния модел историческите данни да обхващат периода 2007г.-2015 г.

Нивата на териториалния обхват на данните е съобразен със зонирването, прието за транспортния модел.

Събраните данни са значителни по обем и се характеризират с изключителна нехомогенност по отношение на формат, начин на представяне, времеви обхват, териториален обхват, сложност и обем.

Необходимите за анализите и националния транспортен модел данни са осигурени чрез Възложителя, чрез собствени проучвания на Изпълнителя и чрез събиране на данни от публично достъпни източници (фигура 4-1).



Фигура 4-1. Процес на събиране на данни

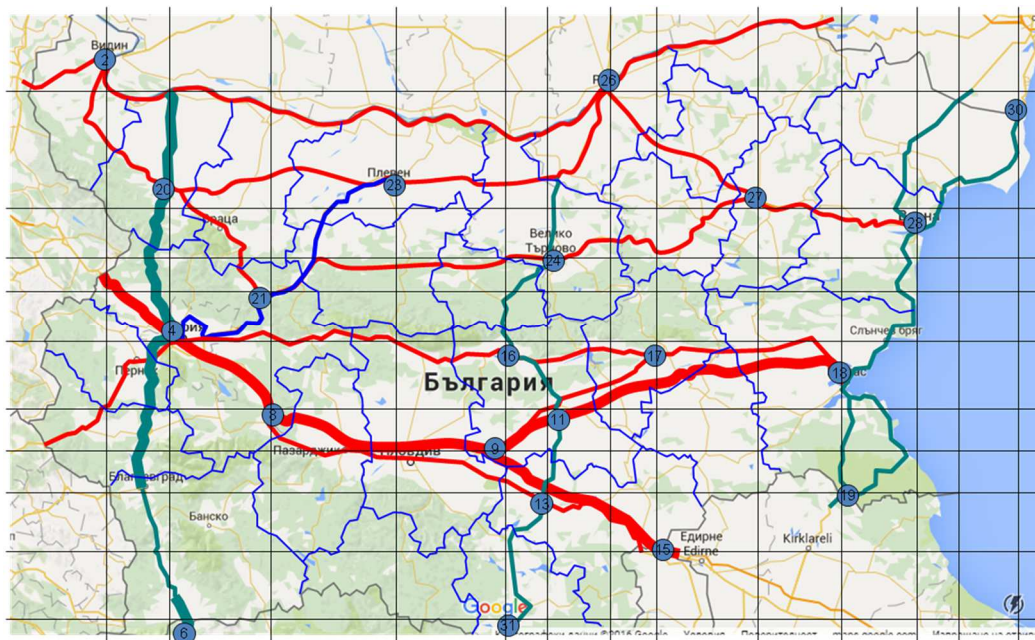
Организацията на събиране на данни от бенефициенти и институции чрез Възложителя гарантира тяхното качество и наличност.

Чрез собствени проучвания са осигурени данни, необходими за калибриране и валидиране на транспортния модел за базовата година, както и допълнителни данни за целите на анализите. Проведени са следните собствени проучвания:

- **Преброяване на трафика в точки от пътната мрежа.**

Чрез профилни преброявания на трафика в 34 напречни сечения (фигура 4-2), обхващащи автомагистралите и първокласните пътища в страната са получени реални данни за пътуванията по републиканската пътна мрежа по видове превозни средства.

Резултатите са използвани за валидиране на транспортния модел и оценка на неговата надеждност за извършване на прогнози и тестово моделиране.



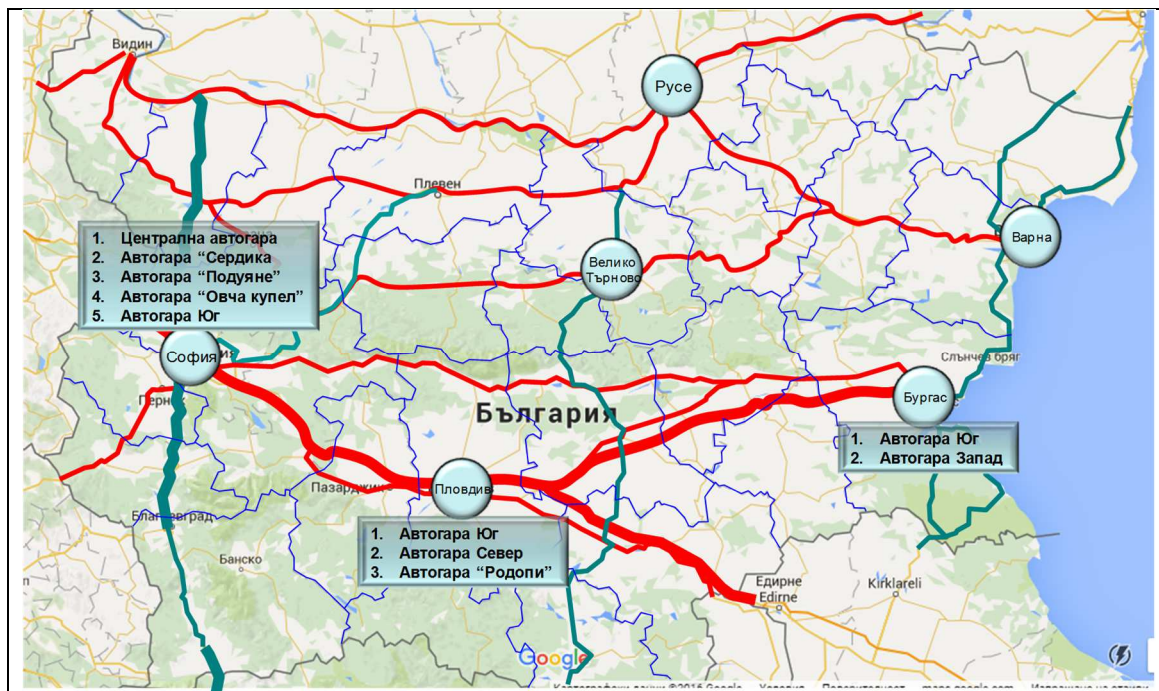
Фигура 4-2. Разположение на преброявателните пунктове върху републиканската пътна мрежа

- **Преброявания на пътничкотока в стратегически железопътни гари и автогари.**

Чрез проучване на пътничкотоците в 6 железопътни гари (фигура 4-3) и в 13 автогари в страната (фигура 4-4) са получени данни за генерираните пътувания, пътничкотоците и предлагането на капацитет, които са използвани за разработване, калибриране и валидиране на транспортния модел.



Фигура 4-3. Разположение на железопътните гари, в които са извършени преброявания



Фигура 4-4: Разположение на автогарите

- **Провеждане на анкети и интервюта със заинтересовани страни**

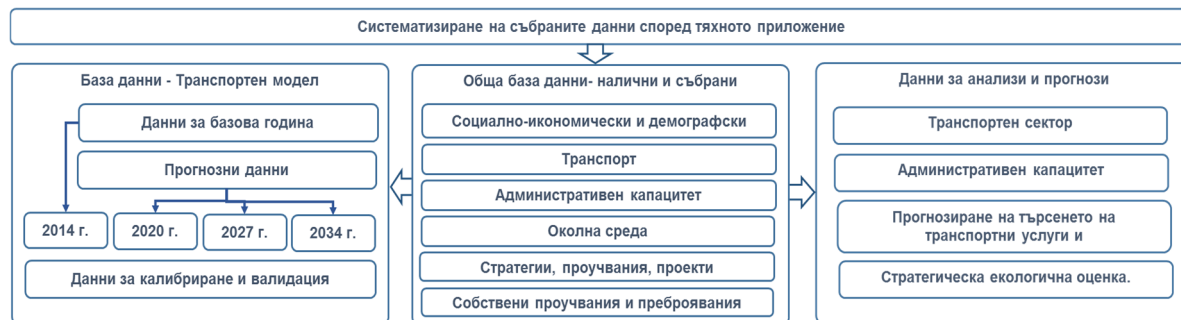
Чрез провеждане на анкети и интервюта е събрана информация от участници на транспортния пазар от пет целеви групи: браншови организации; товародатели; превозвачи и спедитори; пристанищни оператори; летищни оператори (наземни услуги).

Получени са данни за цени на превозите, фактори, влияещи върху избора на вид транспорт (цени на превозите, време за придвижване, надеждност, безопасност и други), превозни разстояния според вида на товара и др.

Чрез анализ на събраните данни са определени основните фактори, които оказват влияние върху решението на клиентите за избор на определен вид транспорт, както и определяне на общото мнение на клиентите за различните видове транспорт.

4.1.2 ОЦЕНКА НА ДАННИТЕ

За преодоляване на проблемите при оценка на събраните данни и разработване на единна база данни те са систематизирани според тяхната приложимост, източници и обхват (фигура 4-5).



Фигура 4-5. Систематизиране на данните

Оценка на данните е направена чрез анализ на тяхното качество, наличност и навременност на получаване. Оценкаите обхващат всички налични данни, получени чрез Възложителя, от публични източници и чрез собствени проучвания.

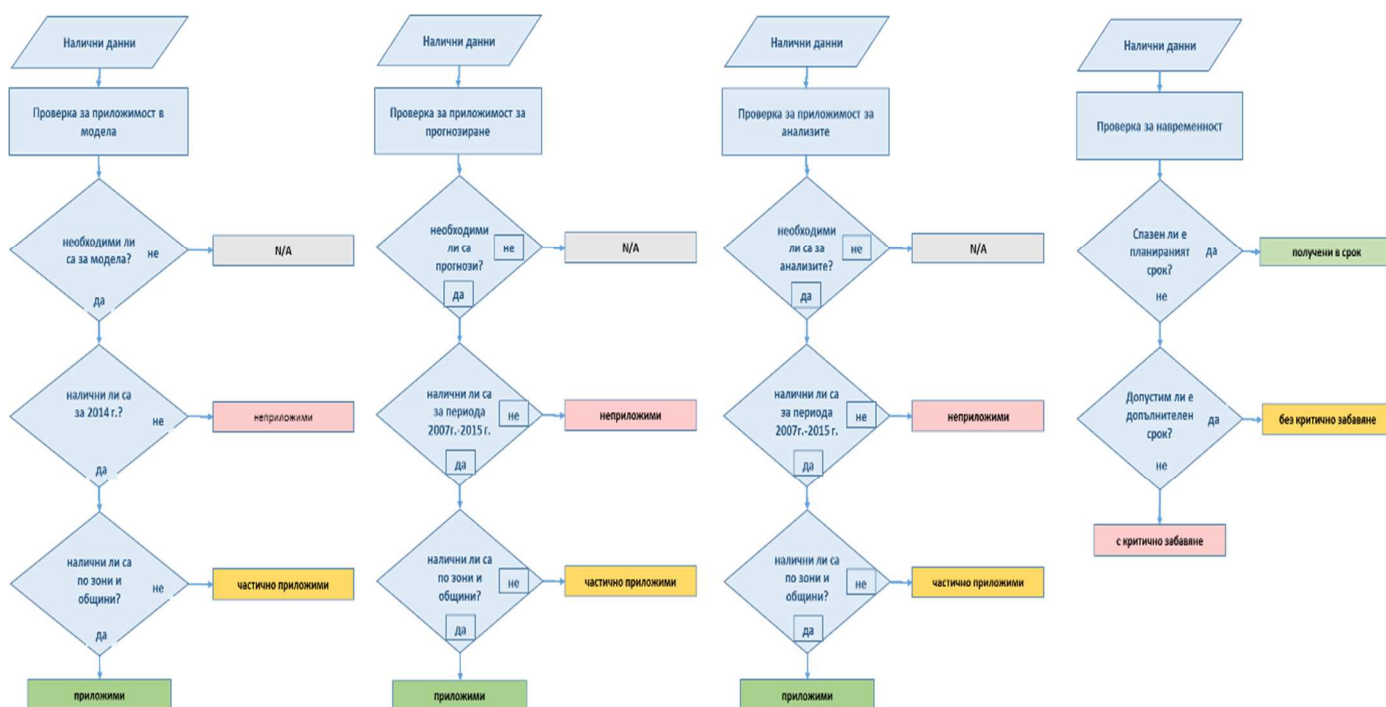
От качеството на данните зависи тяхната приложимост (използваемост) за разработване на транспортния модел и за извършване на необходимите анализи.

Сроковете в рамките на които трябва да се осигурят данните, т.е. тяхната наличност и навременност се определят от сроковете за изпълнение на дейностите и задачите по проекта.

Оценката на наличните данни в тези две насоки е направена по следните критерии:

- **Използваемост (приложимост) на данните за модела за базовата година:**
 - необходимост на данните за модела;
 - наличност на данни за базовата 2014 г.;
 - наличност на дезагрегирани данни на необходимото за модела ниво (национално, области, общини и зони).
- **Използваемост (приложимост) на данните за разработване на прогнози:**
 - необходимост от прогнозиране на данните;
 - наличност на динамичен ред данни (за периода 2007г.-2015 г.);
 - наличност на данни, дезагрегирани на необходимото ниво (национално, области, общини и зони).
- **Използваемост (приложимост) на данните за анализите:**
 - необходимост на данните за целите на анализите;
 - наличност на данни за периода 2007г.-2015 г. с необходимата детайлност.
- **Навременност на получаване на данните.**

Сроковете за събиране на данни са определени в съответствие с технологията и сроковете на изпълнение на дейностите за разработване на анализите и транспортния модел. Сроковете са диференцирани на оптимални, резервни (допълнителни) и критични за реализация на проекта.



Фигура 4-6. Блок-схеми на процесите на оценка на събраните данни по критерии

Чрез итеративно извършване на оценките в процеса на разработване на Стратегията и предприемане на съответни действия бяха осигурени данни в необходимите срокове и с необходимото качество.

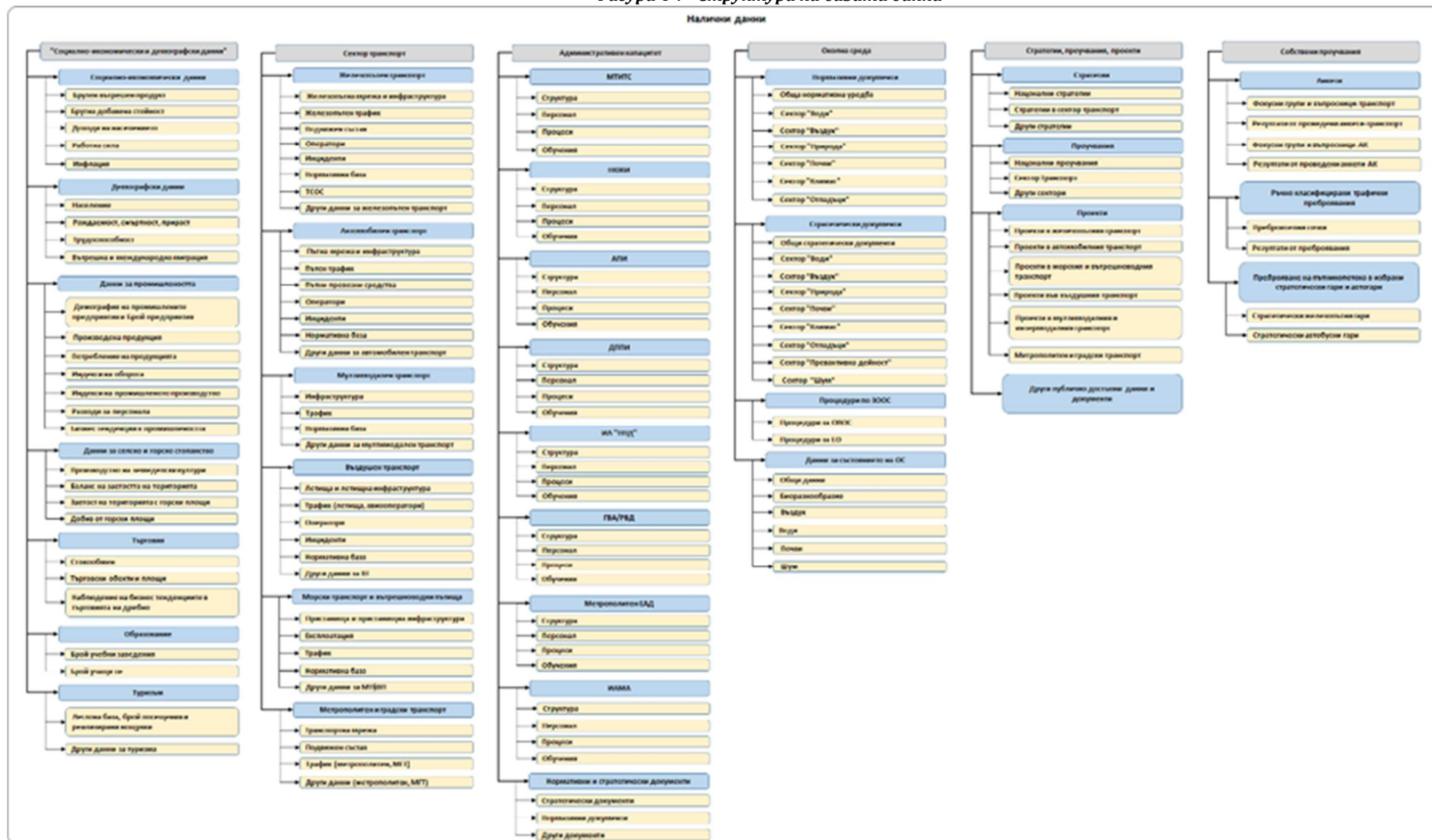
4.1.3 ЕЛЕКТРОННА БАЗА ДАННИ

Всички събрани данни са включени в електронна база данни, достъпът до която е чрез уеб приложение с интерфейс позволяващ лесен и бърз достъп до необходимата на ползвателите информация. Структурата на данните в приложението (фигура 4-7) е на четири йерархични нива: категории; групи; подгрупи; набор от данни/документи (файлове).

На всяко ниво данните са достъпни за изтегляне. За тяхното отваряне и преглед е необходимо на компютъра, на който се изтеглят да има инсталирани съответните приложения за тяхното отваряне.

Създадена е и база данни в рамките на транспортния модел, достъпна чрез софтуера за транспортно моделиране VISUM.

Фигура 4-7 Структура на базата данни



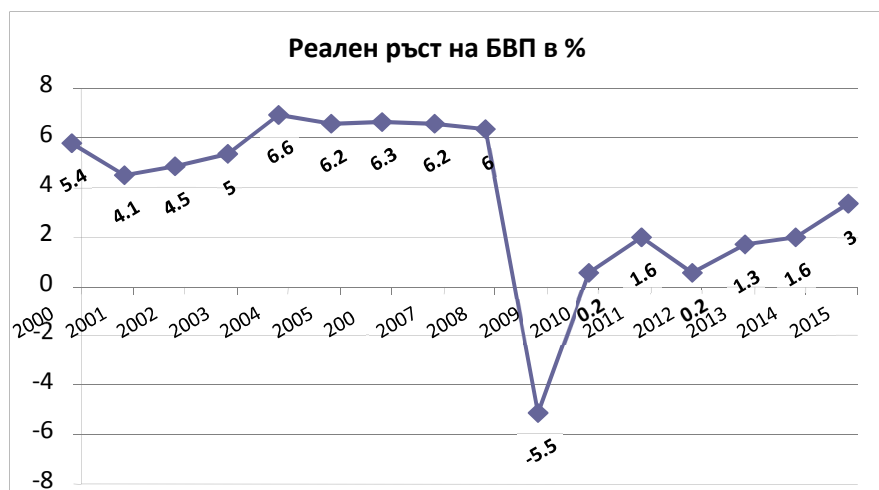
4.2 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ, ДЕМОГРАФСКИ И СОЦИАЛЕН АНАЛИЗ

4.2.1 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ АНАЛИЗ

Макроикономическият анализ обхваща анализ и прогноза на БВП, БВП на човек от населението, БДС общо и по основни сектори, инфлация, валутен курс и данъчна тежест.

• БВП – анализ и прогноза

Реалният ръст на БВП е около 5% за периода 2000–2003 г., след това е над 6% за периода 2004–2008 г. (фиг.4-8). Следва международната финансова и икономическа криза и през 2009 г. БВП има отрицателен реален ръст (-5,5%), а през 2010 г. реалният ръст е около нулата (0,2%). След 2011 г. започва бавното възстановяване на икономиката и от 1,6% за 2011 г. реалният ръст на БВП стига 3% през 2015 г.



Фигура 4-8 Реален ръст на БВП на Република България

В долната таблица 4-1 е представена средносрочна прогноза на макроикономическите показатели и на БВП.

Таблица 4-1 Средносрочна прогноза на БВП

ОСНОВНИ МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ ***	ОТЧЕТНИ ДАННИ**		ПРОГНОЗА			
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Международна среда						
Световна икономика (реален растеж, %)	3.4	3.1	3.2	3.6	3.7	3.9
Европейска икономика – ЕС 28 (%)	1.4	1.9	2.0	2.0	1.9	1.9
Дългосрочна прогноза за ръста на ЕС 28 (%)*			1.5	1.5	1.5	1.5
Валутен курс щ.д./евро	1.33	1.11	1.09	1.09	1.09	1.09
Цена на петрол „Брент“ (щ.д./барел)	98.9	52.4	39.7	45.3	49.2	52.6
Цена на неенергийни суровини (в щ.д., %)	-4.6	-15.1	-9.5	-0.7	0.1	0.6
Брутен вътрешен продукт						
БВП (млн. лв.)	83 612.0	86 373.0	89 219.0	92 426.0	95 979.0	99 730.0
БВП (номинален растеж %)		3.30	3.30	3.59	3.84	3.91
Дефлатор		0.30	1.20	1.09	1.14	1.21
БВП (реален растеж %)	1.5	3.00	2.1	2.5	2.7	2.7
Прогноза за реалния ръст на България*			2.3	2.3	2.3	2.3
БВП (реален растеж %) – прогноза ЕК		3.0	2.0	2.4		
Коеф. на еластичност спрямо ЕС 28 средна стойност на база 2014 – 2019 г. – 1,30	1.07	1.58	1.05	1.25	1.42	1.42
Коеф. на еластичност спрямо свет. ик. **** средна стойност на база 2014 – 2019 г. – 0,70	0.44	0.97	0.66	0.69	0.73	0.69
Потребление	2.2	0.7	1.5	2.2	2.5	2.4
Бруто образуване на основен капитал	3.4	2.5	-1.8	-0.1	2.7	3.5

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Износ на стоки и услуги	-0.1	7.6	4.5	4.7	4.9	5.1
Внос на стоки и услуги	1.5	4.4	2.6	3.6	4.7	5.2
* Тенденции за развитие на енергетиката, транспорта и емисиите на парниковите газове в ЕС към 2050, референтен сценарий 2013 (https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/georgieva/announcements/proleznata-prognoza-na-ek-potvrzhdava-tendenciyata-na-vzstanovyavane-na-evropeyskata-ikonomika_en ; https://ec.europa.eu/commission/sites/cwt/files/ip025_en_80.pdf)						
** При изготвяне на прогнозата са използвани статистически данни, публикувани до 17 март 2016 г.						
*** Източник: Пролетна макроикономическа прогноза на Министерство на финансите 2016 г., март 2016 г. (http://www.minfin.bg/document/17862:3 ; http://www.minfin.bg/bg/page/866)						
**** Източник: https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/georgieva/announcements/proleznata-prognoza-na-ek-potvrzhdava-tendenciyata-na-vzstanovyavane-na-evropeyskata-ikonomika_en (https://ec.europa.eu/commission/sites/cwt/files/ip025_en_80.pdf)						

За целите на дългосрочното прогнозиране на БВП са използвани данни от „Тенденции за развитие на енергетиката, транспорта и емисиите на парниковите газове в ЕС към 2050, референтен сценарий 2013”¹.

На тази база и на базата на представената по-горе средносрочна прогноза са разработени три прогнози на реалния ръст на БВП – песимистична, реалистична и оптимистична.

Песимистичната прогноза е определена като са използвани данните от „Пролетна макроикономическа прогноза“ на Министерство на финансите, 2016-2019 г., а от 2020 г. до 2050 г. са използвани директно данните от „Тенденции за развитие на енергетиката, транспорта и емисиите на парниковите газове в ЕС към 2050, референтен сценарий 2013”. При тази прогноза реалния ръст на БВП на България е по-нисък от този на ЕС 28 за периода от 2020 до 2050 г. Това е доста негативно и не отговаря на провежданата кохезионна политика от ЕС.

Оптимистичната прогноза е определена като е използван коефициент на еластичност на реалния ръст на БВП на Република България спрямо този на ЕС 28. Определеният коефициент на еластичност е 1,30. Дългосрочната прогноза на реалния ръст на БВП на ЕС 28 е взета директно от „Тенденции за развитие на енергетиката, транспорта и емисиите на парниковите газове в ЕС към 2050, референтен сценарий 2013”. Прогнозата за България е направена като тези данни са умножени по приетия коефициент на еластичност. При тази прогноза реалният ръст на БВП на България умерено надвишава този на ЕС 28 за целия прогнозен период.

Реалистичната прогноза е получена като средна стойност между стойностите от песимистичната и оптимистичната прогноза за всяка година. При тази прогноза ръстът на БВП на България умерено надвишава този на ЕС 28 за периода 2016–2040 г. и е равен на този на ЕС 28 за периода 2041–2050 г. Тази прогноза напълно отговаря на кохезионната политика на ЕС, като до 2040 г. България се развива малко по-ускорено от ЕС 28, а след 2041 г. условията вече са изравнени.

Прогнозите са представени в табл. 4-2 и на фиг. 4-9.

¹ https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/georgieva/announcements/proleznata-prognoza-na-ek-potvrzhdava-tendenciyata-na-vzstanovyavane-na-evropeyskata-ikonomika_en; https://ec.europa.eu/commission/sites/cwt/files/ip025_en_80.pdf

Таблица 4-2 Дългосрочна прогноза на БВП на Република България

Година	БВП - реален ръст		
	Песимистична прогноза	Оптимистична прогноза	Реалистична прогноза
2014	1.5% (1)	1.5% (1)	1.5% (1)
2015	3.0% (1)	3.0% (1)	3.0% (1)
2016	2.1% (1)	2.1% (1)	2.1% (1)
2017	2.5% (1)	2.5% (1)	2.5% (1)
2018	2.7% (1)	2.7% (1)	2.7% (1)
2019	2.7% (1)	2.7% (1)	2.7% (1)
2020	2.3% (2)	2.3% (2)	2.3% (2)
2021-2030	1.3% (2)	1.6% (3)	1.5% (4)
2031-2040	1.4% (2)	1.4% (3)	1.4% (4)
2041-2050	0.9% (2)	1.4% (3)	1.2% (4)

(1) Пролетна макроикономическа прогноза на Министерство на финансите 2016 г., март 2016 г.

(2) Тенденции за развитие на енергетиката, транспорта и емисиите на парниковите газове в ЕС към 2050, референтен сценарий 2013, прогноза за България

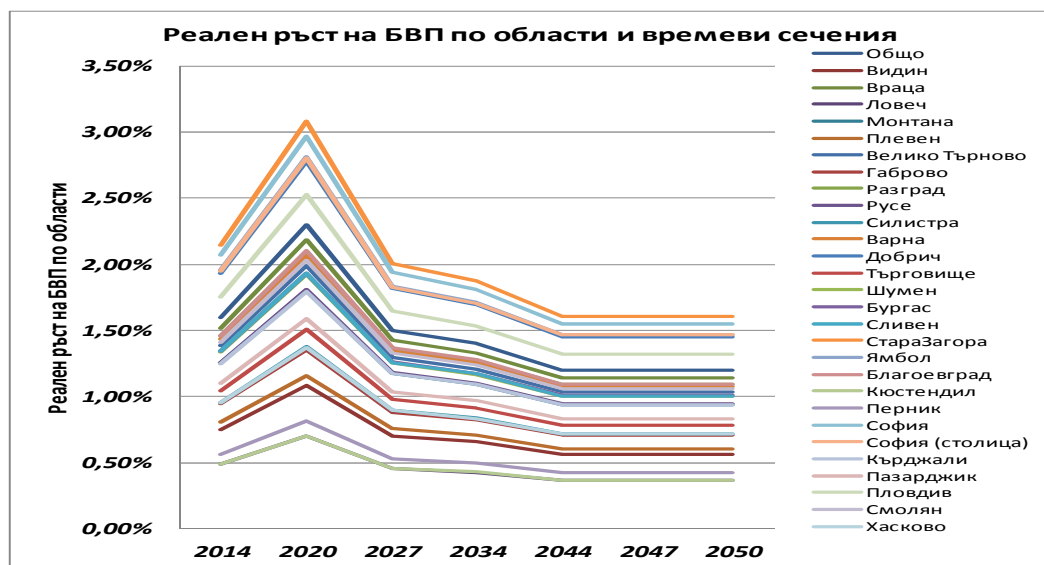
(3) Тенденции за развитие на енергетиката, транспорта и емисиите на парниковите газове в ЕС към 2050, референтен сценарий 2013 - изчислено на база прогноза за EU-28 и коеф. на еластичност спрямо БВП на България

(4) Средна стойност между оптимистична и песимистична прогноза



Фигура 4-9. Дългосрочни прогнози за реалния ръст на БВП на Република България

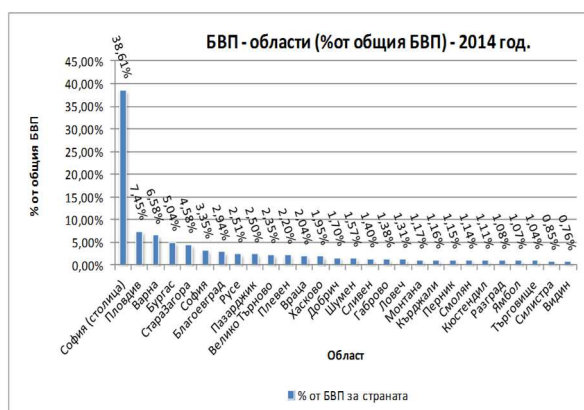
За бъдеща работа ще бъде използвана реалистичната прогноза за реалния ръст на БВП. На тази база е определен реалния ръст на БВП по области като е използван средно годишен коефициент на еластичност определен за периода 2007–2014 г. (фиг.4-10).



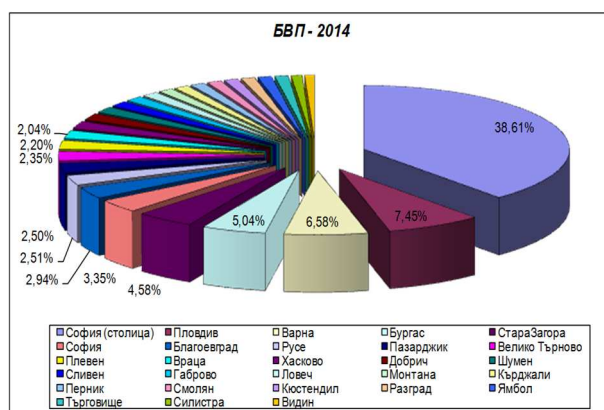
Фигура 4-10 Дългосрочна прогноза на реалния ръст на БВП на България по области

Може да се види, че над средния за страната реален ръст ще се реализира в областите Стара Загора, София, София – град, Ямбол и Добрич, а около средния за страната в областите Пловдив, Варна, Бургас, Сливен, Благоевград, Разград, Велико Търново и Враца.

На фиг. 4-11 и фиг. 4-12 е показан дялът на всяка област в общия БВП.



Фигура 4-11. Сортирани дялове на БВП по области

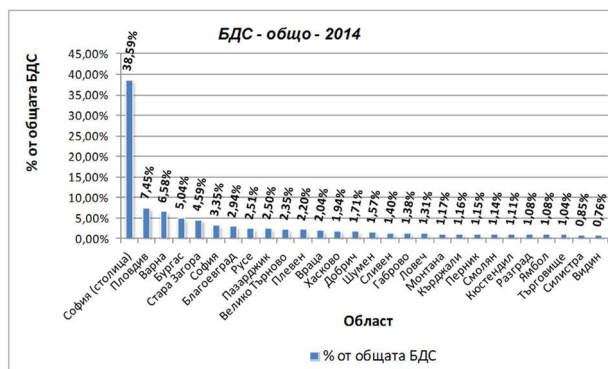


Фигура 4-12. Дялове на БВП по области

Вижда се, че повече от една трета (38,61%) от БВП се формира в област София (столица). Следващите области са Пловдив с 7,45%, Варна с 6,58%, Бургас с 5,04%, Стара Загора с 4,58% и София с 3,35%. Областите с най-малък дял в БВП са Видин с 0,76% и Силистра с 0,85%.

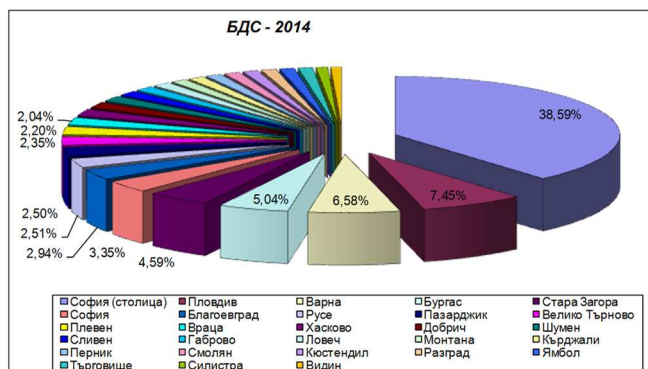
• БДС - общо и по области

БДС е средно 86,06% от БВП, определена на база периода 2007–2013 г. като за аграрния сектор БДС е 4,69% от БВП, за индустриалния сектор е 25,17% от БВП и за сектора услуги е 56,20% от БВП. Най-голям дял в БДС има сектора на услугите – 65,31% от общата добавена стойност. Индустриалният сектор има дял от 29,24% и аграрният сектор има най-малък дял от 5,45%.



Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 4-13. Сортирани дялове на БДС по области



Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 4-14. Дялове на БДС по области

Най-голям е дялът на област София (столица) (38,59%). Повече от една трета от общата БДС се формира в столицата. Високи дялове имат областите Пловдив (7,43%), Варна (6,58%), Бургас (5,04%), Стара Загора (4,59%) и София (3,35%). Най-малък принос към БДС имат областите Видин (0,76%) и Силистра (0,85%).

• Инфлация

На фиг. 4-15 е представена динамиката на изменение на инфлацията в Република България за периода от 2000 г. до 2015 г.



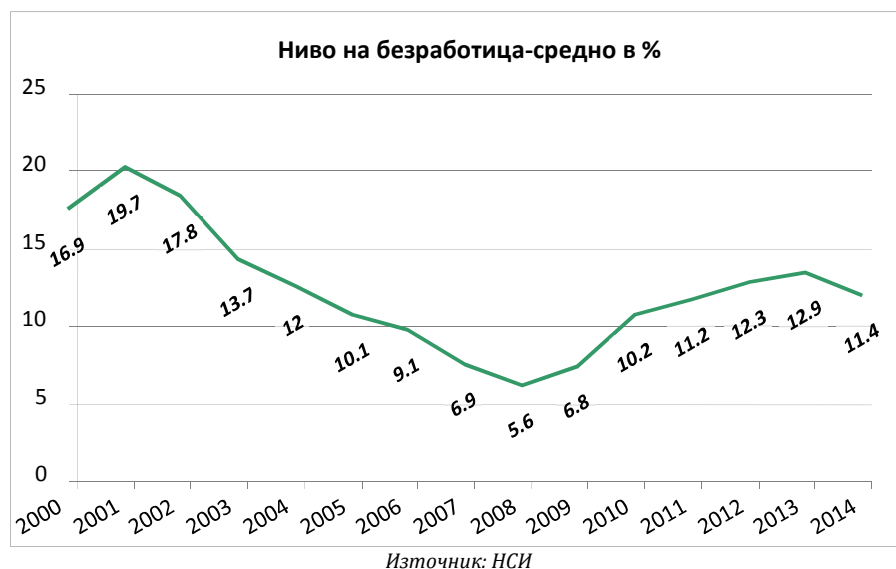
Източник: НСИ (<http://www.nsi.bg/otrasal.php?otr=14>) и БНБ

Фигура 4-15 Нива и динамика на инфлацията

Инфлацията в България има среден ръст за периода 2000–2005 г. от 6,17% за разлика от периода след това, през който имаме пикова стойност през 2008 г. от 12,3% и рязък спад след това до нива от 2-3%, дължащо се на влиянието на световната финансова и икономическа криза и започналия период на ниски лихви и дефлация. В периода 2014–2015 г. има дефлация. Периодът на дефлация може да се запази, докато икономиките на развитите страни не реализират по-висок икономически ръст и след като се премине към увеличаване на лихвите.

• Безработица

Както е видно от представената графика (фиг.4-16) в Република България безработицата обективно е намалявала като е достигнала нива по-ниски от средните за ЕС през 2008 г. След това започва ръст, който се дължи отново на влиянието на световната икономическа криза. След 2013 г. икономиката започва да се възстановява и коефициентът на безработица започва да намалява като за 2014 г. е 11,4%.



Фигура 4-16 Коефициент на безработица

- **Валутен курс**

От началото на 1999 г. в България има фиксиран курс на еврото от 1.95583 лв./€.

- **Данъчна тежест**

Съгласно представената графика (фиг.4-17), данъчната тежест непрекъснато е намалявала през последните години и запазва ниското си ниво и до момента.

Данъчната тежест върху разходите за труд се определя като процент на данъка върху brutните доходи от заплата плюс социалните осигурителни вноски за сметка на наетото лице и на работодателя от общите разходи за труд. Общите разходи за труд се определят като сума от brutната заплата плюс социалните осигурителни вноски за сметка на работодателя плюс данък върху ведомостта за заплати, платим от работодателя (този вид данък не се прилага в България).

Определянето на данъчната тежест става по следния начин:

Данъчна тежест върху разходите за труд = $100 * (Д + СОВл + СОВр) / (БЗ + СОВр + Дв)$, където:

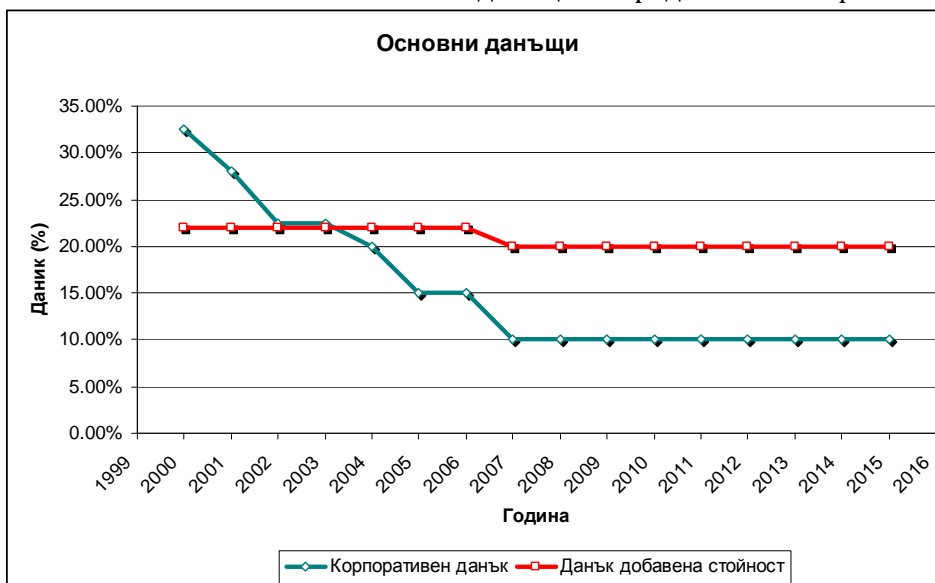
- Д - данъкът върху дохода на физическите лица.
- СОВл - социални осигурителни вноски за сметка на наетото лице
- СОВр - социални осигурителни вноски за сметка на работодателя
- БЗ - brutната заплата, изчислена като 67% от заплатата на СР.
- Дв - данък върху ведомостта за заплати, платим от работодателя (този вид данък не се прилага в България).
- СР - среден работник, работещ на пълно работно време и получаващ средната заплата в индустрията и услугите - сектори от С до К на НКИД-2003 от 2000 до 2007 г., а от 2008 г. в сектори от В до N на КИД-2008.



Източник: НСИ

Фигура 4-17 Данъчна тежест върху разходите за труд

Динамиката на изменение на основните данъци са представени на фиг.4-18.



Фигура 4-18 Основни данъци

4.2.2 ДЕМОГРАФСКИ АНАЛИЗ

• Раждаемост

Последните данни в НСИ са към 2015 г. и показват намаляване на раждаемостта като броя на родените е 66 370. Броя на родените през тази година е с 1 713 по-малко в сравнение с предходната 2014 г. Раждаемостта намалява постоянно от 2009 г. до 2015 г. Това води от своя страна до слабо понижаване на плодовитостта, като през 2009 г. тя достига 1,57, което е най-високия коефициент измерен от 1992 г. насам.

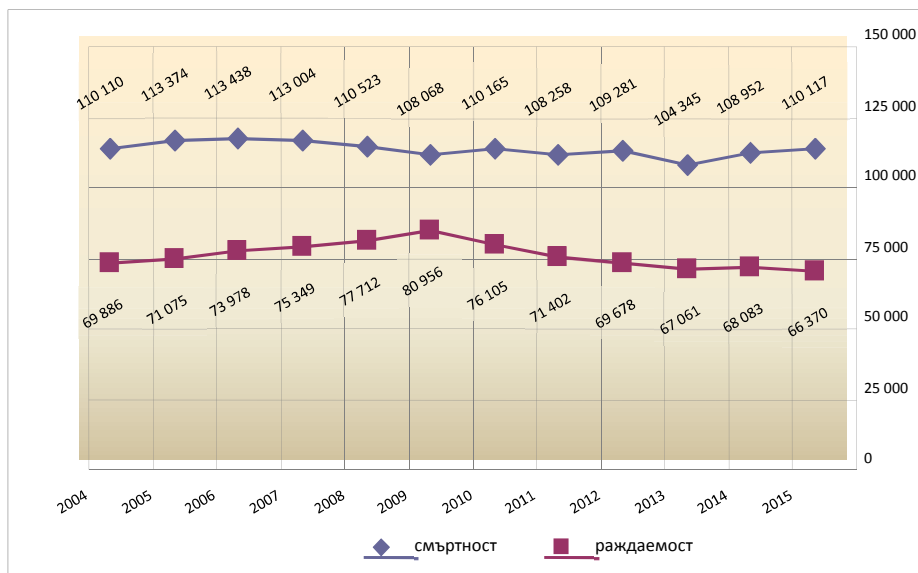
• Смъртност

Смъртността през 2015 г. има ръст спрямо 2014 г. Броят на починалите за 2015 г. е 110 117 или с 1 165 повече отколкото през 2014 г. Коефициентът на смъртност за 2015 г. (15.3 ‰) се повишава с 0.2‰ в сравнение с предишната година. Завишена смъртност се наблюдава повече

при мъжете (16.3‰) в сравнение с жените (14.4‰) и по-висока смъртност има сред селското население сравнено с живеещите в градовете.

Може да се направи извод, че високата смъртност е резултат основно от смъртта на хора в напреднала възраст.

На фиг. 4-19 е представена динамиката на изменение на смъртността и раждаемостта за периода от 2004 г. до 2015 г.



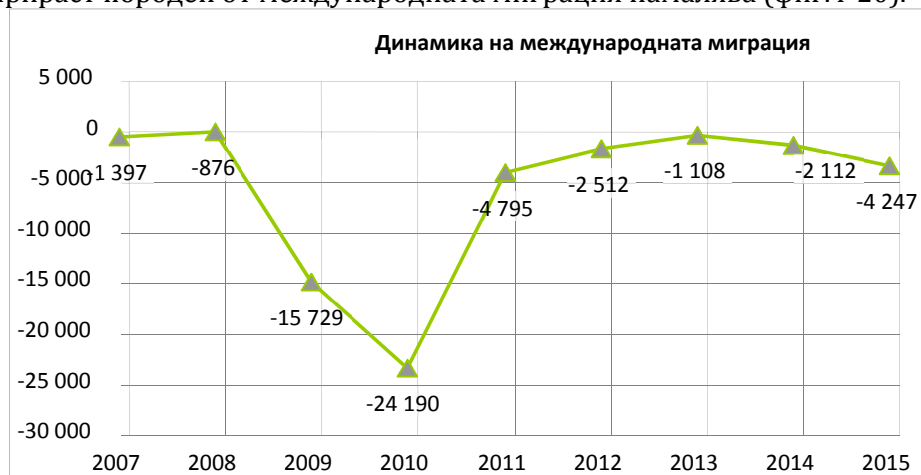
Източник: НСИ

Фигура 4-19 Брой родени и умрели по години

• Миграция

В резултат на вътрешната миграция населението на селата намалява и на тази база се увеличават живеещите в градовете.

С приемането на България в Европейски съюз във вътрешната миграция започват да се отчитат хората, които променят постоянния си адрес от България в друга страна, член на Общността. В същото време незначителна част от населението на тези страни се регистрира за постоянно местожителство в България. Като резултат на международната миграция, населението на страната е намаляло с 15 729 човека през 2009 г. и с 24 190 през 2010 г. След 2011 г. механичният отрицателен прираст породен от международната миграция намалява (фиг.4-20).



Източник: НСИ

Фигура 4-20 Международна миграция на населението

До 2007 г. тези данни не са били обект на наблюдение от статистиката.

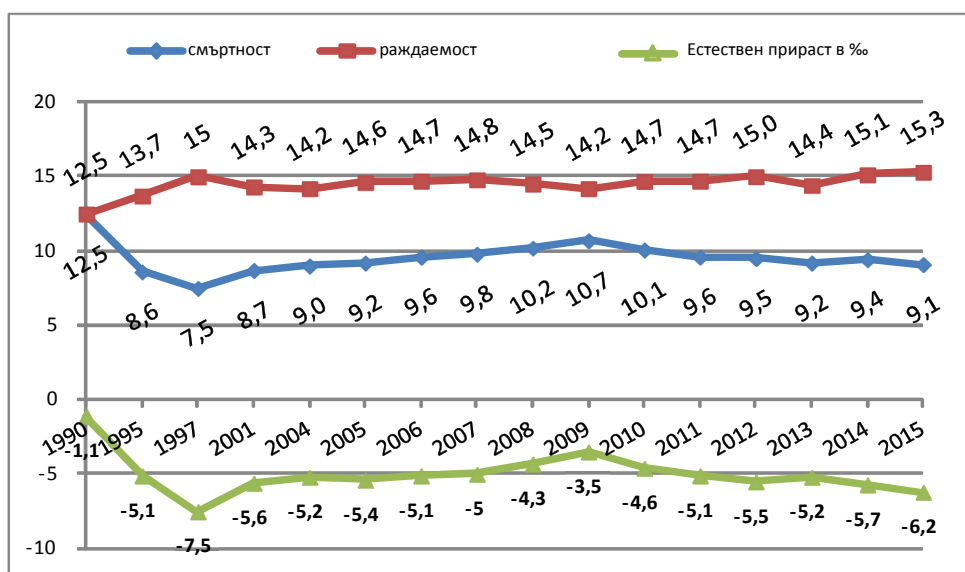
През 2014 г. 28 727 души са променили своя настоящ адрес от страната в чужбина, като от тях 54.8% са мъже.

Най-предпочитани от емигрантите дестинации са Германия (19.6%), Обединеното кралство (16.1%) и Испания (15.1%).

Най-висок е делът на имигрантите от Турция (26.5%), Сирия (22.6%) и Руската федерация (15.2%).

• *Естествен прираст*

Броят и структурите на населението се определят от размерите и интензивността на неговото естествено и механично (миграционно) движение.



Източник: НСИ

Фигура 4-21 Коефициенти на раждаемост, смъртност и естествен прираст

Както в доста Европейски страни, България от 1990 г. насам има отрицателен естествен прираст. В абсолютен размер през 2015 г. това са - 43747 човека. До 2009 г. има устойчива тенденция на намаляване на отрицателния естествен прираст, но от 2010 г. започва отново обратната тенденция, като през 2015 г. достига до - 6.2 ‰. На фиг. 4-21 са представени коефициентите на раждаемост, смъртност и естествен прираст и динамиката на тяхната промяна в периода 2000–2015 г.

През 2014 г. в резултат на отрицателния естествен прираст населението на страната е намаляло с 41 367 души.

Съществено влияние върху броя и структурите на населението оказва и механичният прираст (нетното салдо от външната миграция), който също е отрицателен - минус 2 112 души. Той се формира като разлика между броя на заселилите се и изселилите се от страната.

• *Структура на населението*

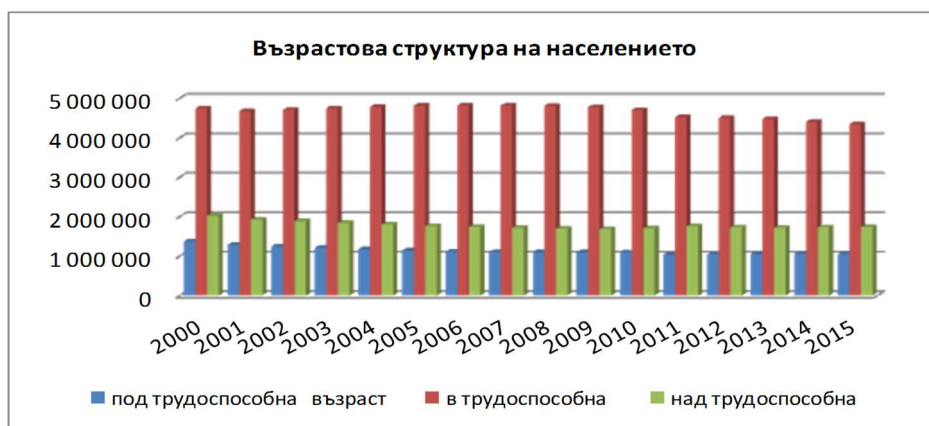
Последното преброяване на населението е проведено през 2011 г. и то е 7 327 224 души. Процесът на застаряване на населението продължава. Естественият прираст е отрицателен и се увеличава от 2010 г. насам като през 2015 г. е най-голям (-6,2‰).

Текущата демографска ситуация в страната се характеризира с продължаващо намаляване и застаряване на населението и задържащо се високо равнище на общата и детската смъртност.

Като положителни тенденции през 2014 г. могат да се отбележат увеличаването на броя на живородените деца и нарастващата средна продължителност на живота на населението.

Към 31 декември 2014 г. населението на България е 7 202 198 души, което представлява 1.4% от населението на Европейския съюз.

Тенденцията на остаряване на населението води до промени и в неговата основна възрастова структура - под, във и над трудоспособна възраст. На фиг. 4-22 е представена възрастовата структура на населението по критерия трудоспособност (под, в и над трудоспособна възраст).



Източник: НСИ

Фигура 4-22 Разпределение на населението по възраст
(трудоспособна, под и над трудоспособна възраст)

- **Териториално разпределение на населението**

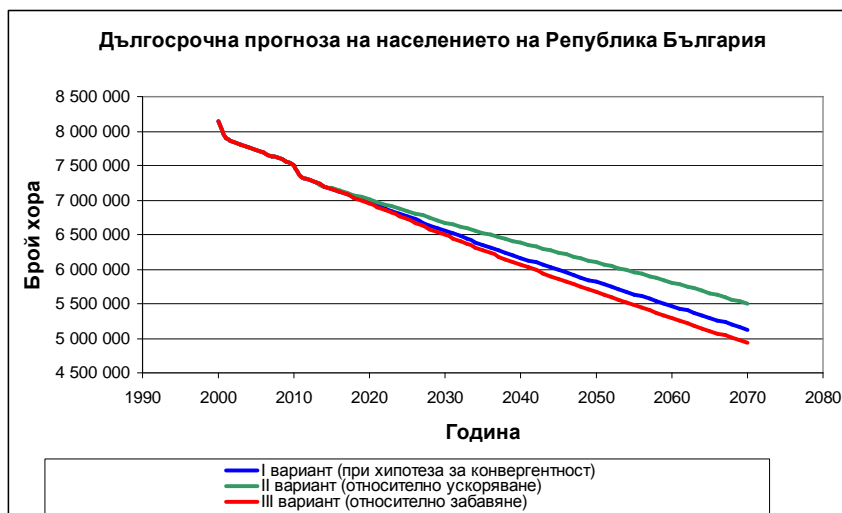
Към 31.12.2014 г. в градовете живеят 5 267 480 души, или 73.1%, а в селата -1 934 718 души, или 26.9% от населението на страната.

Към края на 2014 г. населените места в България са 5 266, от които 257 са градове и 5 009 - села., като страната е разделена на 6 статистически района, 28 области и 264 общини.

- **Население – прогноза**

В Националния статистически институт в България е разработена три вариантна целева прогноза за демографското развитие на страната в перспектива до 2070 г. (фиг.4-23). Вариантите на демографската прогноза са съобразени с методологията и количествените хипотези за възпроизводствените процеси на населението, разработени от Евростат. Вариантите са следните:

- вариант I (целеви). Този вариант е еквивалентен на разработената прогноза за България от Евростат. Той се определя като реалистичен и е съобразен с нормативните изисквания на Европейския съюз за демографското и социално-икономическото развитие на страните-членки. Според него населението на страната ще достигне 6 966,607 хиляди през 2020 г., 6 167,774 хиляди през 2040 г., 5 467,629 хиляди през 2060 г. и 5 132,023 хиляди през 2070 г.



Източник: НСИ

Фигура 4-23 Дългосрочна прогноза за населението в страната за периода 2000 - 2070 г.

- вариант II (относително ускоряване). При този вариант се предполага, че демографското развитие ще протича при благоприятни социално-икономически процеси в страната. Според прогнозата населението на страната ще достигне около 7 006,278 хиляди през 2020 г., 6 377,962 хиляди през 2040 г., 5 810,92 хиляди през 2060 г. и 5 500,114 хиляди през 2070 г.

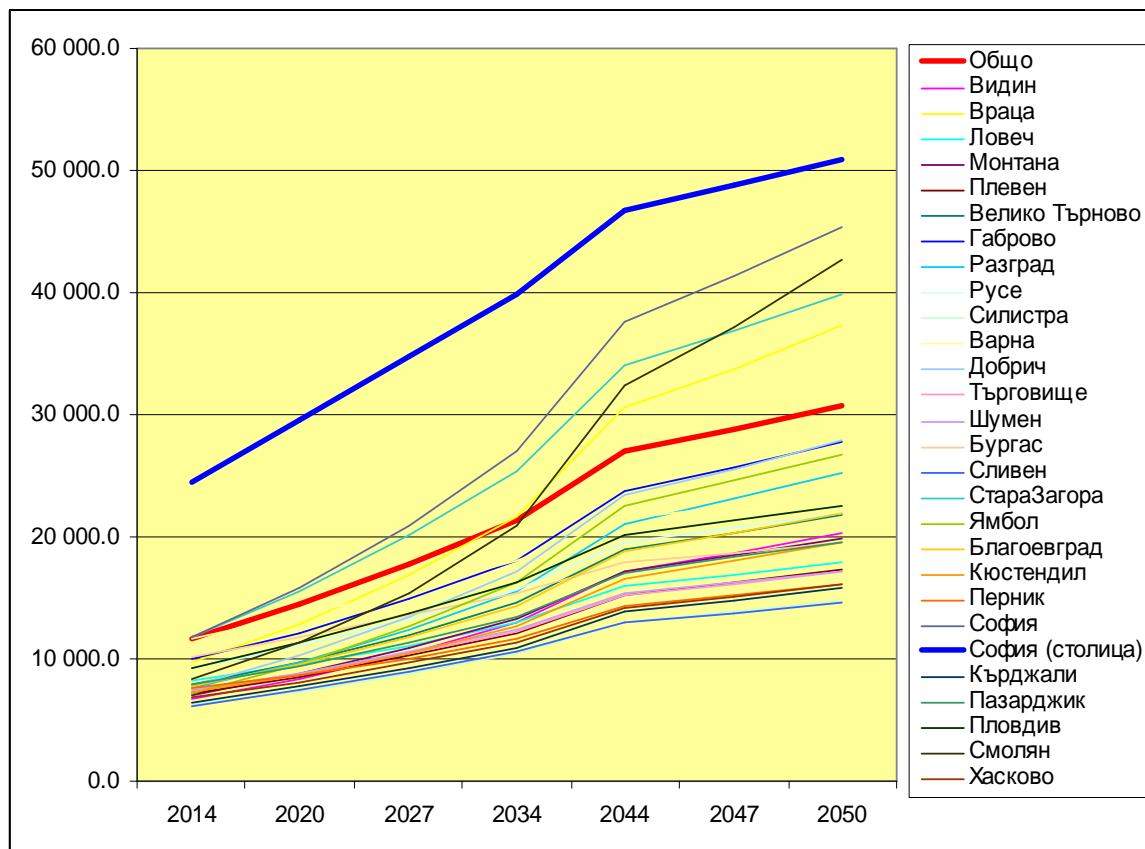
- вариант III (относително забавяне). Развитието на населението при този вариант е прогнозирано при хипотези за неблагоприятни социално-икономически процеси в развитието на страната. Според него, населението на страната ще достигне 6 947,381 хиляди през 2020 г., 6 062,456 хиляди през 2040 г., 5 289,923 хиляди през 2060 г. и 4 938,709 хиляди през 2070 г. Разработените прогнози имат конвергентен характер и отразяват общите тенденции в демографското развитие на страните в Европейския съюз.

Тяхната реализация (ускорение или забавяне) в голяма степен зависи от формите за регулиране чрез осъществяваната демографска и социално-икономическа политика в страната, а също и от международните икономически условия.

За по-нататъшно използване е избран първият вариант, който се определя като реалистичен и е съобразен с нормативните изисквания на Европейския съюз за демографското и социално-икономическото развитие на страните членки.

- **БВП на човек от населението**

Брутният вътрешен продукт на човек от населението е номинален и е получен въз основа на прогнозите на БВП общо за страната и по области и прогнозата за населението – общо и по области. Резултатите са представени на фиг. 4-24.



Фигура 4-24 Прогноза на БВП на човек от населението за страната, по области и по времеви сечения

Силно влияние върху БВП на човек от населението оказва намаляващото население.

4.2.3 СОЦИАЛЕН АНАЛИЗ

За анализа на доходите и разходите на домакинствата и лицата от домакинствата е разгледан период от 2003 г. до 2014 г.

• Анализ на доходите

Общият доход средно на лице от домакинство нараства 2.3 пъти - от 2 129 лв. през 2003 г. на 4 813 лв. през 2014 г. През 2014 г. реалните доходи на домакинствата нарастват с 1.4% в сравнение с 2013 г. като най-висок е индексът на реалните доходи по отношение на 2003 г. - 138.2%. Показателите за диференциацията и поляризацията на домакинствата по доход не показват ясно изразена тенденция на намаление или повишение през периода 2003-2014 г. Най-голямо неравенство на домакинствата по доход, измерено чрез коефициента на Джини се наблюдава през 2004 г. - 0.339. Следва известно колебание в тенденцията, а през 2014 г. се наблюдава намаляване на коефициента спрямо 2013 г.

На тази база (табл. 4-3) е изчислен средния доход по децилни групи.

Таблица 4-3 Разпределение на доходите на човек от домакинство по децилни групи за 2014 г. и оценка на диференциацията и поляризацията им

Общ доход на човек от домакинството за 2014 г. – 4813 лв. Total income per household member for 2014 year – 4813 BGN					
Децилна група	Относителен дял на дохода	Коефициент за определяне на дохода	Общ доход по децилни групи	Съотношение на доходите по децилни групи спрямо I-ва децилна група	Кумулативен относителен дял на доходите
I	2.8	0.28	1 347.64	1.00	0.028
II	4.9	0.49	2 358.37	1.75	0.077
III	6.1	0.61	2 935.93	2.18	0.138
IV	7.1	0.71	3 417.23	2.54	0.209
V	8.1	0.81	3 898.53	2.89	0.29
VI	9.2	0.92	4 427.96	3.29	0.382
VII	10.5	1.05	5 053.65	3.75	0.487
VIII	12.2	1.22	5 871.86	4.36	0.609
IX	14.7	1.47	7 075.11	5.25	0.756
X	24.4	2.44	11 743.72	8.71	1
$G_k = 1 - \frac{2 \cdot \sum_{j=1}^k C_j - 1}{k}$ <p>Коефициент на Джини - G_k, където C_j - кумулативен относителен дял на доходите; k - брой на групите (в случая децилни, т.е. 10 групи); G_k - коефициент на Джини за k брой групи</p>					0.3048

• Анализ на разходите

През периода 2003-2014 г. разходите на домакинствата следват тенденцията на динамичните промени в доходите. Общият разход на домакинствата през 2014 г. в номинално изражение е 2.6 пъти по-голям в сравнение с 2003 г. и се увеличава с 1.0% спрямо 2013 г.

Относителният дял на потребителския разход от общите разходи на домакинствата намалява от 86.6% през 2003 г. на 83.3% през 2014 г. През 2003 г. се наблюдава най-висок относителен дял на разходите за храна и безалкохолни напитки в общия разход. През следващите години започва процес на постепенно понижаване на този дял и той достига най-ниската си стойност през 2014 г. - 32.3%. През периода 2003–2014 г. делът на разходите за жилища, вода, електроенергия и горива варира от 14.1% през 2003 г. на 15.3% през 2012 г. и 13.4% през 2014 г.

Подобна тенденция се забелязва и при **разходите за транспорт и съобщения, които също нарастват** номинално. Например разходите за транспорт нарастват 3.5 пъти в абсолютно изражение, а относителният им дял варира през разглеждания период между 5.3% (през 2004 г.) и 7.2% (през 2014 г.) от общия разход. Разходите за облекло и обувки, жилищно обзавеждане и алкохолни напитки и тютюневи изделия запазват относителния си дял на ниво около 4% през анализирания период, а делът на разходите за свободно време, култура и образование нараства с 1.2 процентни пункта.

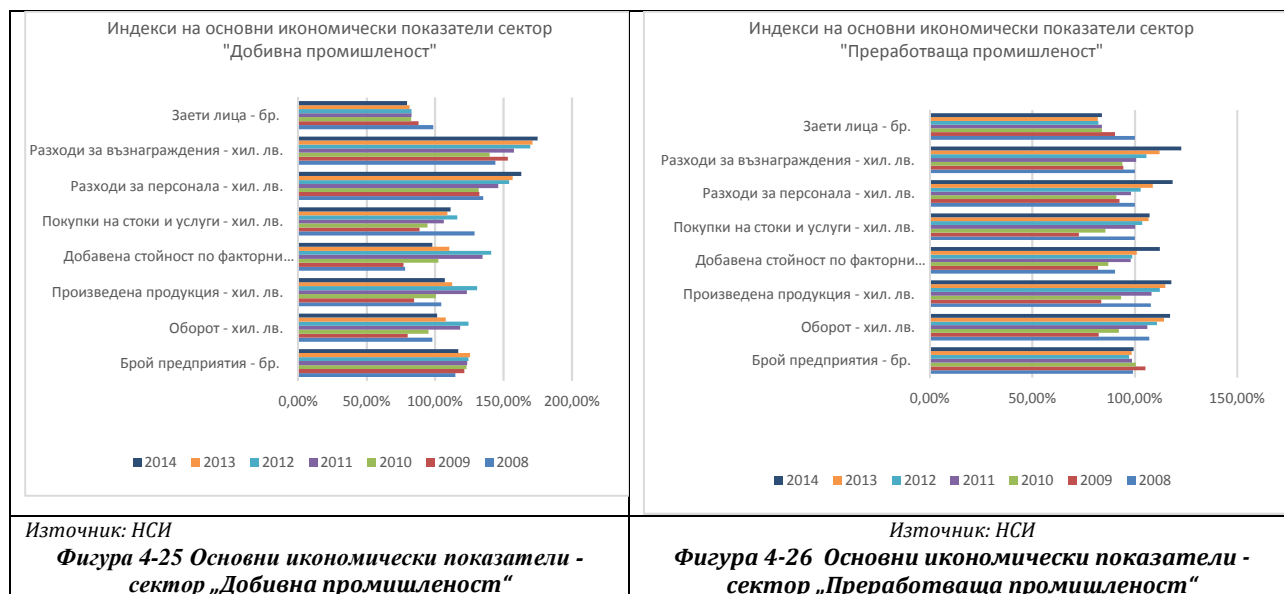
Автомобили имат 54.0% от наблюдаваните домакинства като 3.3% притежават два и повече автомобила. Не могат да си позволят да закупят и поддържат автомобил по финансови причини 17.7% от домакинствата, а 28.0% нямат необходимост от лека кола. Населението през 2014 г. е 7 202 198 души, средният брой хора в едно домакинство е 2.42 души, а броят на домакинствата е 2 976 115.

4.2.4 ПРОМИШЛЕННОСТ

• Основни икономически показатели

За целите на анализа са систематизирани статистически данни, характеризиращи състоянието и тенденциите на развитие на секторите „Добивна промишленост“ (фигура 4-25) и

„Преработваща промишленост“ (фигура 4-26), които генерират основните продуктови потоци и определят параметрите на пазарното търсене на товарен транспорт.



От данните могат да се направят следните изводи:

- всички показатели, с изключение на броя на заетите са с ясно изразена тенденция на нарастване;
- с най-голям прираст през 2014 г. спрямо 2007 г. са разходите за възнаграждения (174,95%) и разходите за персонала (163,14%).
- всички показатели с изключение на броя на заетите са с ясно изразена тенденция на нарастване;
- с най-голям прираст през 2014 г. спрямо 2007 г. са разходи за възнаграждения (122,66%) и разходи за персонала (118,52%).

• Индекси на промишлено производство

За целите на анализа индексът на промишленото производство (фигура 4-27) е преизчислен към базова година 2007 (2007=100).



Източник: По последни актуални данни на НСИ
Фигура 4-27 Индекси на промишлено производство

- налице е увеличение на индекса на производство в добивната промишленост - 102.42% през 2015 г. спрямо 2007 г.;
- производството на метални руди намалява през разглеждания период като достига до 66.30 % през 2015 г.;
- данните за добив на нефт и природен газ; спомагателни дейности в добива и производство на кокс и рафинирани нефтопродукти се считат за конфиденциални;
- производството на въглища нараства като индексът достига 102.42% през 2015 г.

• Индекси на оборота

За целите на анализа индексът на промишленото производство (фигура 4-28) е преизчислен към базова година 2007 (2007=100).



Източник: По последни актуални данни на НСИ

Фигура 4-28 Индекси на оборота

- общият индекс на оборота общо за промишлеността нараства през всички години от разглеждания период като през 2015 г. достига 125.11%.
- индексът на оборота в преработващата промишленост достига 126,45% през 2015 г.;
- индексът на оборота в добивната промишленост достига до 96,99% през 2015 г.;
- забелязва се ръст на индексът на оборота на добив на въглища и спад за металните руди;
- данните за добив на нефт и природен газ, спомагателни дейности в добива и производство на кокс и рафинирани нефтопродукти се считат за конфиденциални;
- индексът на оборота бележи тенденция на увеличение при производството на метални изделия като достига до 178,77% през 2015 г.

• Индекси на оборота на вътрешния пазар



Източник: По последни актуални данни на НСИ
Фигура 4-29 Индекси на оборота на вътрешния пазар

- индексът на оборота на вътрешния пазар общо за промишлеността бележи спад през последните две години спрямо 2008 г. (110,23% през 2014 г. и 110,38% през 2015 г.) като най-малък е индекса за 2009 г. (94,99%), а най-голям за 2008 г. (117,72%);
- налице е по-висок ръст на индекса на оборота на вътрешния пазар в преработващата промишленост спрямо добиваната промишленост до 2013 г.. През 2014 г. и 2015 г. тенденцията е по-висок ръст за преработващата промишленост;
- данните за добив на нефт и природен газ, спомагателни дейности в добива и производство на кокс и рафинирани нефтопродукти се считат за конфиденциални;
- оборотът на вътрешния пазар на неметални материали и суровини намалява през разглеждания период, като достига до 74,53% през 2015 г. спрямо 2007 г.;
- оборотът на вътрешния пазар на въглища нараства като индексът достига 125,95% през 2015 г., забелязва се спад през 2013 г. и 2014 г. (103,98% за 2013 г. и 112,17% за 2014 г.);
- оборотът на вътрешния пазар на производство на химични продукти и лекарствени вещества и продукти бележи ръст като за 2015 г. достига съответно 204,42% и 194,65%.

• Индекси на оборота на международния пазар



Източник: По последни актуални данни на НСИ
Фигура 4-30 Индекси на оборота на международния пазар

- общият оборот на промишлеността на международния пазар е с тенденция на нарастване, като през 2015 г. достига най-висок ръст – 154,48%, а най-нисък е през 2009 г. - 82,41%;

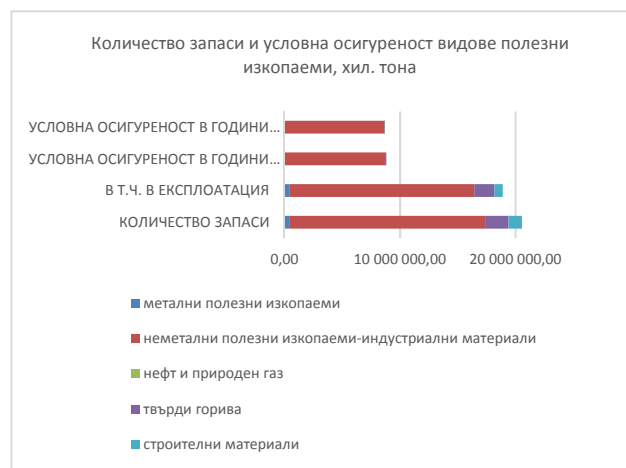
- оборотът на добиваната промишленост на международния пазар е с тенденция на нарастване до 2012 г. като достига до – 163,19%, най-нисък е през 2009 г. - 55,49%. В периода 2013-2015 г. индексът бележи спад като през 2015 г. достига 84,78%;
- данните за добив на въглища и производство на кокс и рафинирани нефтопродукти се считат за конфиденциални, а за добив на нефт и природен газ и спомагателни дейности в добива няма случай;
- индексът на оборота на международния пазар на неметални материали и суровини бележи ръст като през 2013 г. е най-висок (174,89%) след спад през 2010 г. (32,56%) и 2011 г. (36,02%). През 2014 г. и 2015 г. се наблюдава спад спрямо 2013 г. съответно с 158,78% и 144,92%;
- индексът на оборота на международния пазар на метални руди също нараства до 2012 г., когато е най-висок - 174,57%, намаление има през 2009 г. (54,51%). След 2012 г. индексът бележи спад като през 2015 г. достига до 87,75%;
- индексът на оборота на международния пазар на производство на метални продукти и хранителни продукти бележи ръст като през 2015 г. достига съответно до 570,45% и 330,29%.

• Добивна промишленост

Основните суровини, които се добиват в България са лигнитни въглища, оловно-цинкови, медни и полиметални руди, гипс, варовик, Бентонит, каолин, кварцови пясъци, огнеупорни глини, мрамор. Броят на установените находища е 595², от които:

- 206 на метални полезни изкопаеми;
- 115 на неметални полезни изкопаеми;
- 3 на нефт и природен газ;
- 51 на скално-облицовъчни материали;
- 151 на строителни материали;
- 69 на твърди горива.

Данни за наличните количества запаси и условната осигуреност в т. ч. и в експлоатация са представени на фигура 4-31.



Източник: Национална стратегия за развитие на минната индустрия, 2015 г.

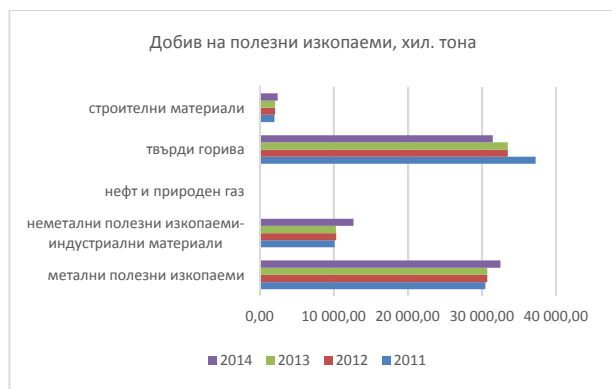


Източник: Национална стратегия за развитие на минната индустрия, 2015 г.

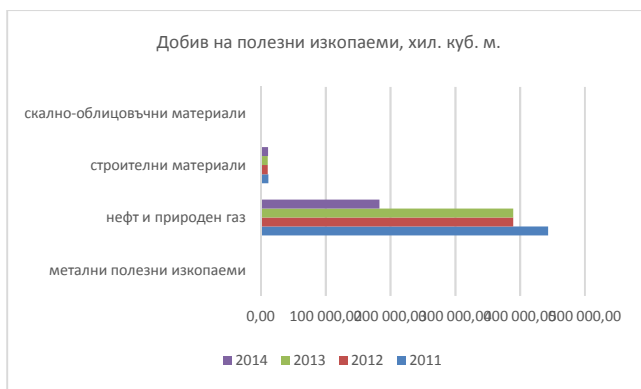
Фигура 4-31 Запаси и условна осигуреност по видове полезни изкопаеми

Данни за добива по видове полезни изкопаеми са представени на фигура 4-32.

² Източник: Годишен бюлетин на Българска минно-геоложка камара, 2015 г.



Източник: Национална стратегия за развитие на минната индустрия, 2015 г.

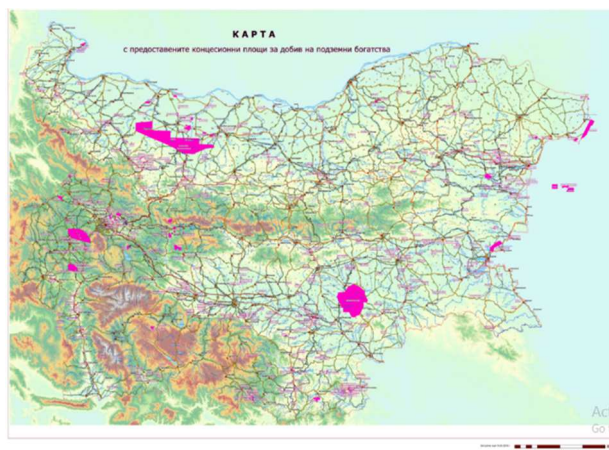


Източник: Национална стратегия за развитие на минната индустрия, 2015 г.

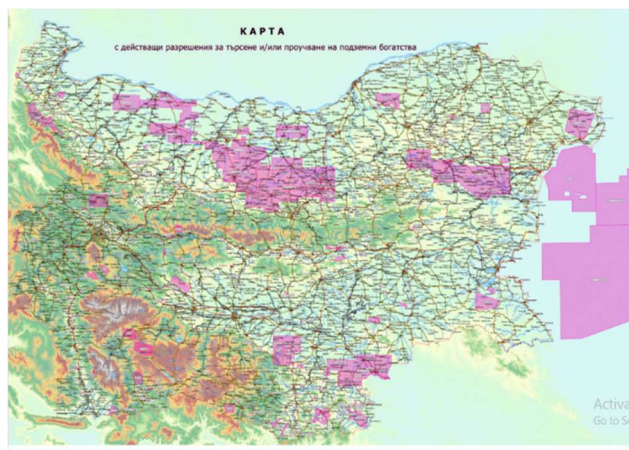
Фигура 4-32 Добив по видове полезни изкопаеми

По данни на годишния бюлетин на Българска минно-геоложка камара 0.9% от територията на страната е отдадена на концесия за добив при средно 1% за държавите от Европейския съюз.

Карти за предоставените концесионни площи за добив на подземни богатства и на действащите разрешения за търсене и/или проучване на подземни богатства е представена на фигури 4-33 и 4-34.



Източник: Министерство на енергетиката
Фигура 4-33 Карта за предоставените концесионни площи за добив на подземни богатства



Източник: Министерство на енергетиката
Фигура 4-34 Карта с действащите разрешения за търсене и/или проучване на подземни богатства

Издадените разрешения за търсене и проучване са 158 броя. Най-много действащи разрешения за търсене и/или проучване на подземни богатства са издадени за търсене и проучване на строителни материали и скално-облицовъчни материали, а за минни отпадъци е само едно.

Предоставените концесии за добив на полезни изкопаеми, съгласно актуален регистър на Министерство на енергетиката към 16.06.2016 г., са както следва:

- добив на метални полезни изкопаеми – 19 броя;
- добив на неметални полезни изкопаеми- индустриални материали – 72 броя;
- добив на нефт и природен газ – 18 броя;
- добив на твърди горива – 18 броя;
- добив на строителни материали – 318 броя;
- добив на скално-облицовъчни материали – 66 броя;
- добив на твърди горива – 1 брой.

Преработваща промишленост

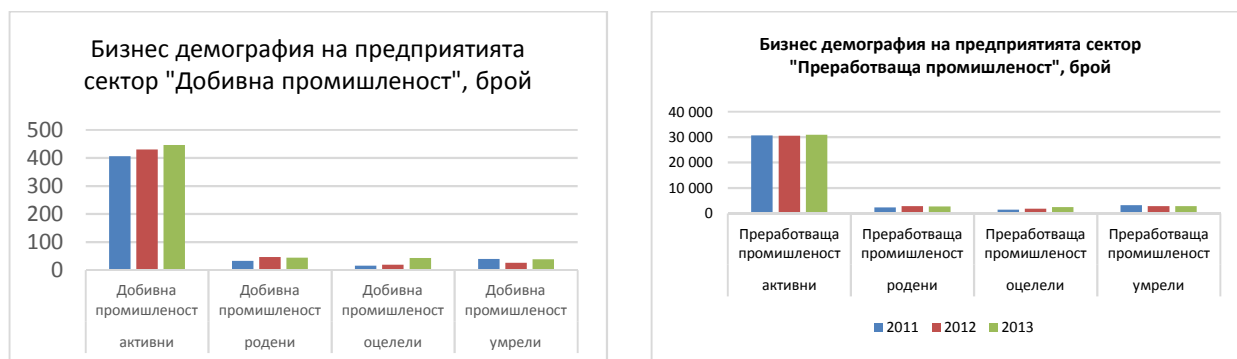
Таблица 4-4 Основни данни за преработващата промишленост

Сектор	Процентно изразение от общото индустриално производство на страната	Процентно изразение от добавената стойност в индустрията	Процентно изразение на заетите в сектора от общо	Средно месечно възнаграждение	Участие на сектора в износа	Водещи експортни дестинации
ПРОИЗВОДСТВО НА ХРАНИТЕЛНИ ПРОДУКТИ (C10)	14%	14%	15%	540 лв.	7.9%	Гърция, Румъния, Турция, Франция и Германия
ПРОИЗВОДСТВО НА НАПИТКИ (C11)	3%	4%	3%	830 лв.	0.6%	Русия, Гърция, Полша, Румъния, Турция
ПРОИЗВОДСТВО НА ТЮТЮНЕВИ ИЗДЕЛИЯ (C12)	2%	1%	1%	1 600 лв.	1.2%	Обединените арабски емирства, Ирак, Черна гора, Украйна и Филипините
ПРОИЗВОДСТВО НА ТЕКСТИЛ И ИЗДЕЛИЯ ОТ ТЕКСТИЛ, БЕЗ ОБЛЕКЛО (C13)	1%	2%	2%	540 лв.	2.1%	Италия, Великобритания, Германия, Турция и Гърция
ПРОИЗВОДСТВО НА ОБЛЕКЛО (C14)	4%	9%	20%	390 лв.	7.6%	Германия, Италия, Гърция, Франция и Великобритания
ОБРАБОТКА НА КОЖИ, ПРОИЗВОДСТВО НА ОБУВКИ И ДРУГИ ИЗДЕЛИЯ ОТ ОБРАБОТЕНИ КОЖИ БЕЗ КОСЪМ	1%	2%	3%	360 лв.	1.3%	Италия, Унгария, Гърция, Франция и Германия
ПРОИЗВОДСТВО НА ДЪРВЕН МАТЕРИАЛ И ИЗДЕЛИЯ ОТ ДЪРВЕН МАТЕРИАЛ И КОРК, БЕЗ МЕБЕЛИ; ПРОИЗВОДСТВО НА ИЗДЕЛИЯ ОТ СЛАМА И МАТЕРИАЛИ ЗА ПЛЕТЕНЕ (C16)	1.5%	1.5%	3.1%	383 лв.	1.2%	Турция, Гърция, Италия, Франция и Македония
ПРОИЗВОДСТВО НА ХАРТИЯ, КАРТОН И ИЗДЕЛИЯ ОТ ХАРТИЯ И КАРТОН (C17)	1.7%	2.0%	1.7%	574 лв.	1.5%	Гърция, Румъния, Турция, Италия и Германия
ПЕЧАТНА ДЕЙНОСТ И ВЪЗПРОИЗВЕЖДАНЕ НА ЗАПИСАНИ НОСИТЕЛИ (C18)	1.2%	2.0%	1.7%	598 лв.	0.001%	Германия, Турция, Гърция, Македония и Украйна
ПРОИЗВОДСТВО НА ХИМИЧНИ ПРОДУКТИ (C20)	4.5%	4.7%	2.6%	897 лв.	5.0%	Румъния, Турция, Италия, Гърция и Франция
ПРОИЗВОДСТВО НА ИЗДЕЛИЯ ОТ КАУЧУК И ПЛАСТМАСИ (C22)	3.2%	4.1%	4.6%	529 лв.	3.3%	Германия, Румъния, Гърция, Италия и Полша
ПРОИЗВОДСТВО НА ИЗДЕЛИЯ ОТ ДРУГИ НЕМЕТАЛНИ МИНЕРАЛНИ СУРОВИНИ (C23)	4.2%	6.9%	4%	729 лв.	2.6%	Румъния, Гърция, Италия, Германия и Великобритания
ПРОИЗВОДСТВО НА ОСНОВНИ МЕТАЛИ (C24)	14.9%	9%	2.2%	1 059 лв.	17.8%	Германия, Турция, Китай, Италия и Румъния
ПРОИЗВОДСТВО НА МЕТАЛНИ ИЗДЕЛИЯ, БЕЗ МАШИНИ И ОБОРУДВАНЕ (C25)	5.1%	8.5%	10.2%	577 лв.	2.7%	Германия, Италия, Румъния, Гърция и Русия
ПРОИЗВОДСТВО НА КОМПЮТЪРНА ТЕХНИКА, ЕЛЕКТРОНИ И ОПТИЧНИ ПРОДУКТИ (C26)	1.2%	2.4%	1.6%	926 лв.	3.6%	Германия, Румъния, Италия, САЩ и Франция
ПРОИЗВОДСТВО НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ (C27)	4.1%	4.3%	3.8%	850 лв.	7.1%	Германия, Франция, Холандия, Италия и Гърция
ПРОИЗВОДСТВО НА МАШИНИ И ОБОРУДВАНЕ С ОБЩО И СПЕЦИАЛНО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ (C28)	4.5%	6.8%	5.8%	849 лв.	7.7%	Румъния, Германия, Италия, Русия и Франция
ПРОИЗВОДСТВО НА АВТОМОБИЛИ, РЕМАРКЕТА И ПОЛУРЕМАРКЕТА (C29)	2.3%	2.6%	2.4%	694 лв.	2.9%	Германия, Турция, Румъния, Франция и Русия
ПРОИЗВОДСТВО НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, БЕЗ АВТОМОБИЛИ (C30)	0.9%	0.5%	0.9%	738 лв.	1.2%	Германия, Франция, САЩ, Белгия и Гърция
ПРОИЗВОДСТВО НА МЕБЕЛИ (C31)	1.6%	2.1%	4.2%	400 лв.	1.3%	Германия, Италия, Франция, Чехия и Великобритания

Източник: Министерство на икономиката на Република България, база данни „Амадеус“, МИЕТ (2011 г.).

• Демография на промишлените предприятия

На фигура 4-35 е представена бизнес демографската структура на предприятията от секторите добивна и преработваща промишленост.

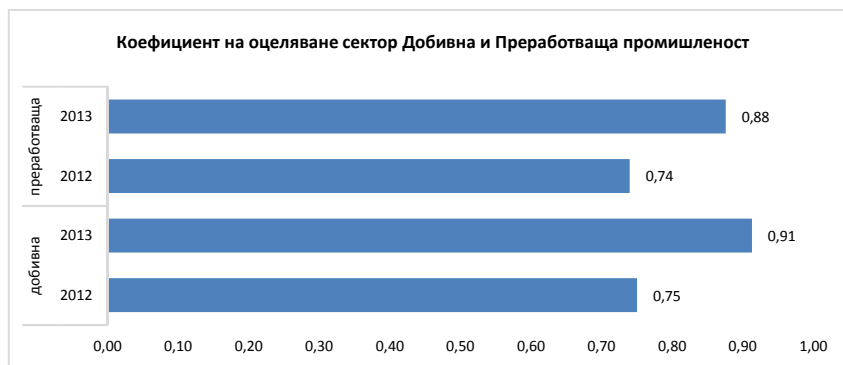


Източник: Национален статистически институт

Фигура 4-35 Бизнес демография на предприятията от сектор „Добивна промишленост“ и сектор „Преработваща промишленост“

Показател за бизнес средата е коефициента на оцеляване, който показва каква част от новосъздадените предприятия през предходната година са оцелели през настоящата година.

Данни за коефициента на оцеляване са показани на фигура 4-36:



Източник: Национален статистически институт

Фигура 4-36 Данни за коефициента на оцеляване на сектори „Добивна промишленост“ и „Преработваща промишленост“

Коефициентът на оцеляване на предприятията се увеличава през 2013 г. и в двата сектора като е по-висок в добивната промишленост.

• Производство и потребление на структуроопределящи продукти

Производство на цимент



Източник: Национален статистически институт

Фигура 4-37 Производство и продажба на портланд цимент и други видове хидравличен цимент на вътрешния пазар



Източник: Национален статистически институт

Фигура 4-38 Производство и продажба на несмлян цимент „klinker“ на вътрешния пазар

След 2008 г. има значителен спад както на производството, така и на реализацията на цимент. От 2010 г. до 2014 г. количествата произведен и реализиран цимент запазват сравнително постоянни равнища с лек спад към 2013 г. и 2014 г. Тенденциите за измененията в производството и продажбите в стойностно изражение са същите, както и тези в натурално изражение. Аналогични са и измененията в производството на клинкер. Данни за продажби на клинкер са достъпни само за 2009 г., 2012 г. и 2013 г., през останалите години от изследвания период се считат за конфиденциални.

На фигура 4-39 е представен реализираният износ към целия свят на цимент от България в млн. евро по данни на БНБ.



Източник: Българска народна банка

Фигура 4-39 Реализиран износ на цимент, Република България

Производство на черни метали и изделия от тях

В анализа са представени данни за състоянието на металургичната индустрия в България в т.ч. производство и реализация на стомана и стоманени продукти, черни и цветни метали и изделията от тях.

Данни за актуалното състояние за стоманодобивът, производството на валцувани черни метали (производство, вътрешно потребление и износ) към 2014 г. са представени на фиг. 4-40.



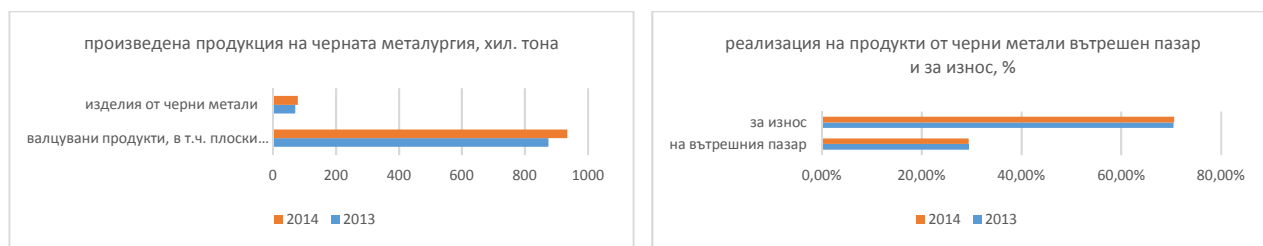
Източник: БАМИ

Фигура 4-40 Данни за актуалното състояние за стоманодобивът, производството на валцувани черни метали (производство, вътрешно потребление и износ) към 2014 г.

Челно място заема производството на валцувани продукти, като заема 57 %, следвано от течната стомана и изделията от валцувани черни метали. Видно от графиките е, че около 30 % от произведената продукция е за вътрешния пазар, а останалото е за износ като износът за страни от Европейския съюз е водещ.

На фигура 4-41 са представени данни за произведената и реализирана продукция на черната металургия.

Водещи в производството на черната металургия са валцуваните продукти, като и при тях се забелязва по-голяма реализация при износ, отколкото при вътрешния пазар на България. Износът за страни от Европейския съюз е водещ.

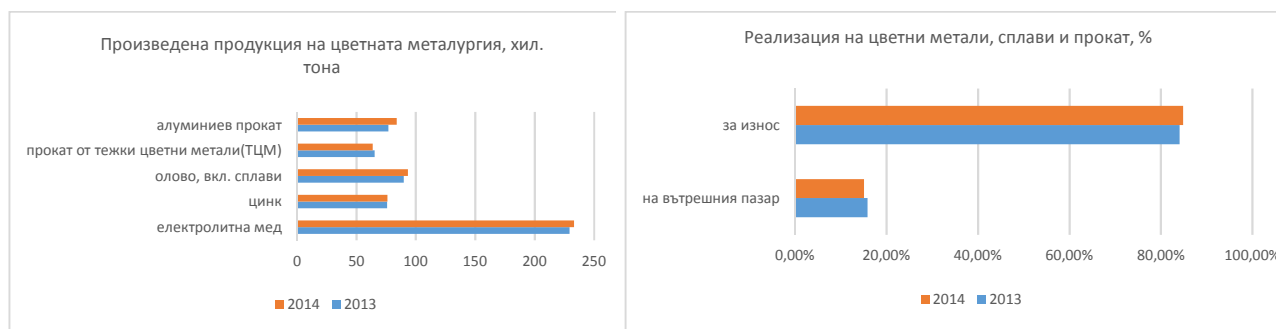


Източник: БАМИ

Фигура 4-41 Данни за произведената и реализирана продукция на черната металургия

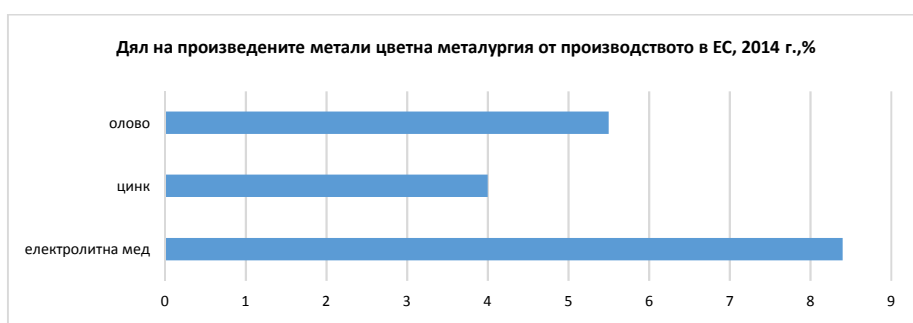
Цветни метали

На фигура 4-42 са представени данни за произведената продукция и нейната реализация от цветната металургия в България.



Източник: БАМИ

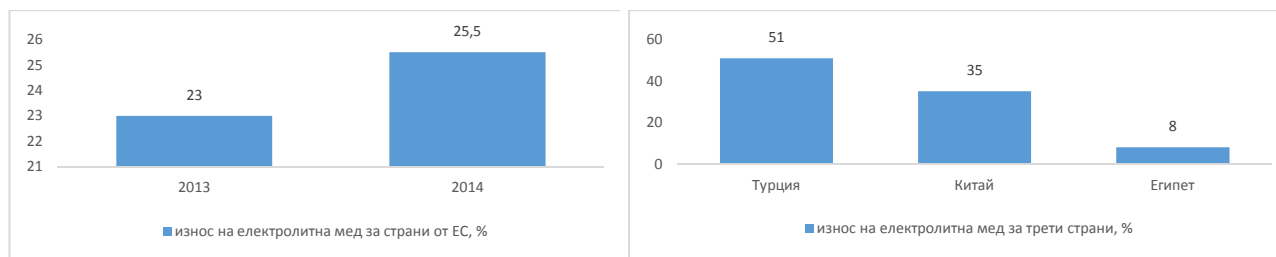
Фигура 4-42 Данни за произведената продукция и нейната реализация от цветната металургия в България.



Източник: БАМИ

Фигура 4-43 Дял на произведените основни метали на цветната металургия в България

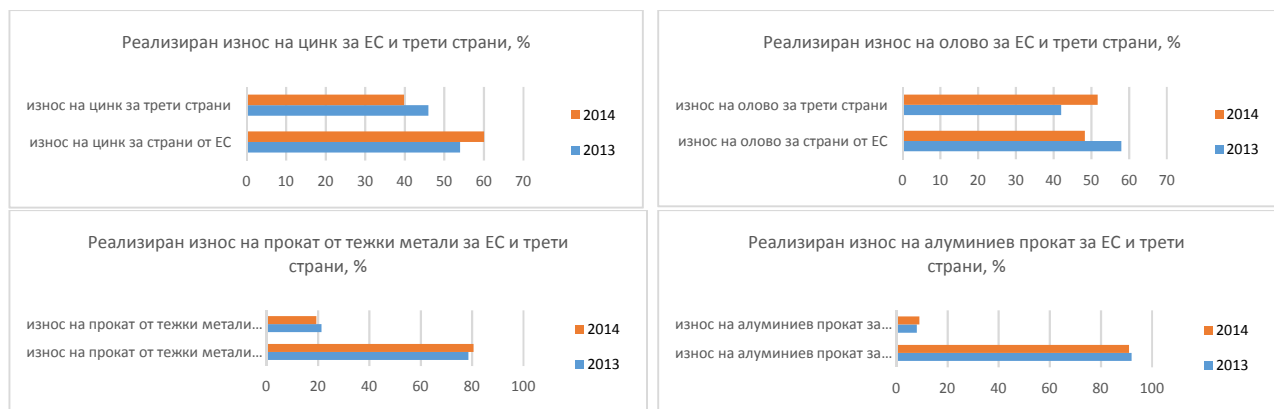
Данни за износа на произведените основни цветни метали и прокат от тях са представени на фигури 4-44 ÷ 4-45.



Източник: БАМИ

Фигура 4-44 Реализиран общ износ на електролитна мед

Износът на електролитна мед за 2014 г. спрямо 2013 г. се повишава с 2,5%. Основните трети страни партньори за износ на електролитна мед са Турция, Китай и Египет. Производството бележи лек спад през 2014 г. спрямо 2013 г.



Източник: БАМИ

Фигура 4-45 Реализиран износ на произведените основни цветни метали и прокат от тях

По данни на БАМИ износът на олово за трети страни е съсредоточен над 50 % към Турция от общия износ и над 95 % от този за трети страни.

Износът на цинк към трети страни е съсредоточен основно към Турция - 28 % от общия износ и в по-малки количества към Сърбия и Македония.

Основният износ на прокат от тежки метали е съсредоточен за страните от Европейския съюз като през 2014 г. спрямо 2013 г. се забелязва ръст от 2%.

Реализацията на общия износ на алуминиев прокат бележи ръст през 2014 г. спрямо 2013 г. Износът на алуминиев прокат е съсредоточен основно за страни от Европейския съюз.

4.2.5 МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ

Методология на анализа

За целите на анализа са представени данни за търговския стокообмен в периода 2007-2015 г. Използваните данни са от Евростат. Обект на статистическото изследване са стоките, които напускат или влизат на статистическата територия на Република България и от които се формира стокообмена на страната.

Вносът (пристиганията) включва всички стоки, които влизат на статистическата територия на Република България от други страни, чието предназначение е за потребление в страната, преработка в страната или с цел да бъдат изнесени (изпратени в друга страна след преработката), а също и внос (пристигане) на стоки след преработка извън страната.

Износът (изпращанията) включват всички стоки, които напускат статистическата територия на Република България и са предназначени за нормален експорт за друга страна. Включват се и стоки, които се връщат на търговския партньор след преработка в България или се изнасят стоки предназначени за преработка на територията на друга страна с цел обратното им връщане в България.

В статистическите обеми на вноса и износа не се включват внесените стоки поставени под режим митническо складиране без преработка, а в износа - реекспорта на тези стоки. Статистиката на външната търговия не отчита транзитното преминаване на стоки през територията на България.

Външната търговия със стоки обхваща търговията с трети страни (Екстрастат) и със страните-членки на Европейския съюз (Интрастат) по стандартната външнотърговска класификация STIC (Standard International Trade Classification).

Външната търговия със стоки обхваща търговията по видове транспорт с трети страни (Екстрастат) по номенклатура NSTR.

Стокообменът е анализиран във физически единици (тона) по стокови групи съответстващи на следните разрези и комбинации от тях:

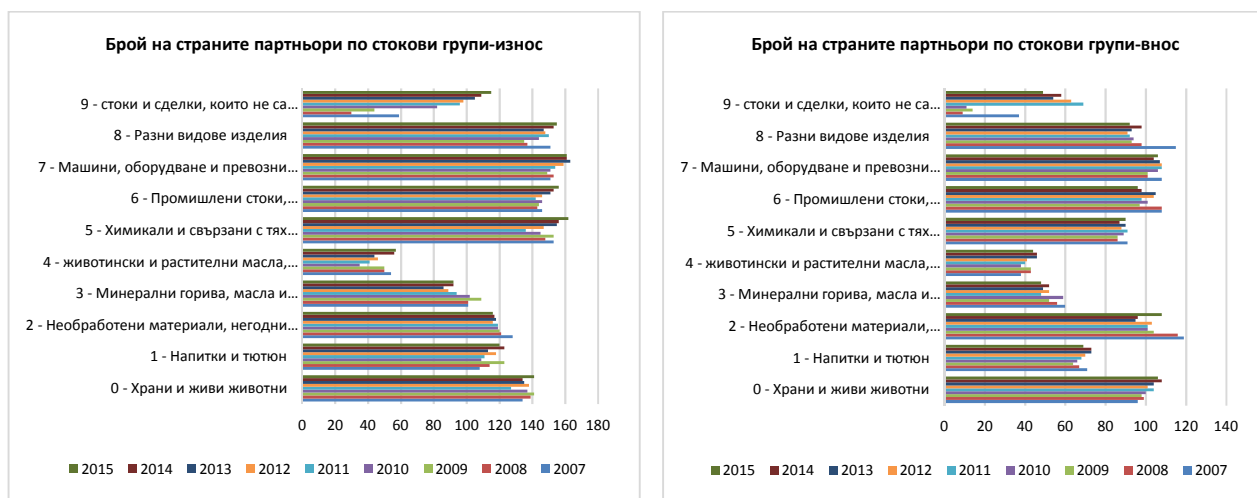
- износ и внос по държави партньори;
- износ и внос по видове транспорт (само за страни извън ЕС);
- износ и внос по видове транспорт и по стокови групи;
- износ и внос по видове транспорт на структуроопределящи товари по видове транспорт (само за страни извън ЕС);
- конкретни структуроопределящи товари за видовете транспорт по ключови партньори (въздушен, вътрешноводен, автомобилен, железопътен и морски);

Целите на анализа са следните:

- определяне на модалните дялове на видовете транспорт (железопътен, автомобилен, въздушен, морски и вътрешноводен) в международната търговия;
- определяне на тенденциите на развитие на международните товарни превози;
- идентифициране на структуроопределящите видове товари за международен транспорт;
- идентифициране на основните направления и ключови партньори за международен стокообмен по видове транспорт.

Стокообмен (износ и внос)

Данни за броя на страните партньори общо и по години за стокови групи са представени на фигура 4-46.

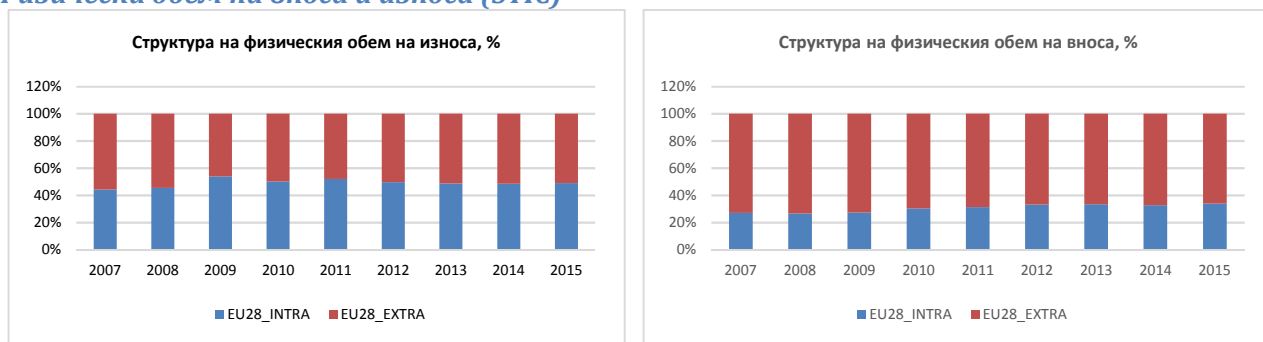


Фигура 4-46 Брой на страните партньори по стокови групи – внос и износ (2007-2015)

- за периода 2007-2015 г. износът от България се реализира към 222 страни, а вносът от 201 от и извън ЕС;
- общият брой на страните партньори варира по стокови групи;
- към най - голям брой страни е насочен износът на стоки от групи 7 – „Машини, оборудване и превозни средства“; 6 – „Промислени стоки, класифицирани главно според вида на материала“ и 8 – „Разни видове изделия“.
- от най- голям брой страни е вносът на стоки от групи 7 – „Машини, оборудване и превозни средства“ и 2 – „Необработени материали, негодни за консумация с изключение на горива“.
- към най-много страни са изнасяни стоки от групи 5 – „Химикали и свързани с тях продукти“ и 7 – „Машини, оборудване и превозни средства“;
- най-малък е броят на страните към които са изнасяни стоки от група 4 – „Животински и растителни масла, мазнини и восъци“;

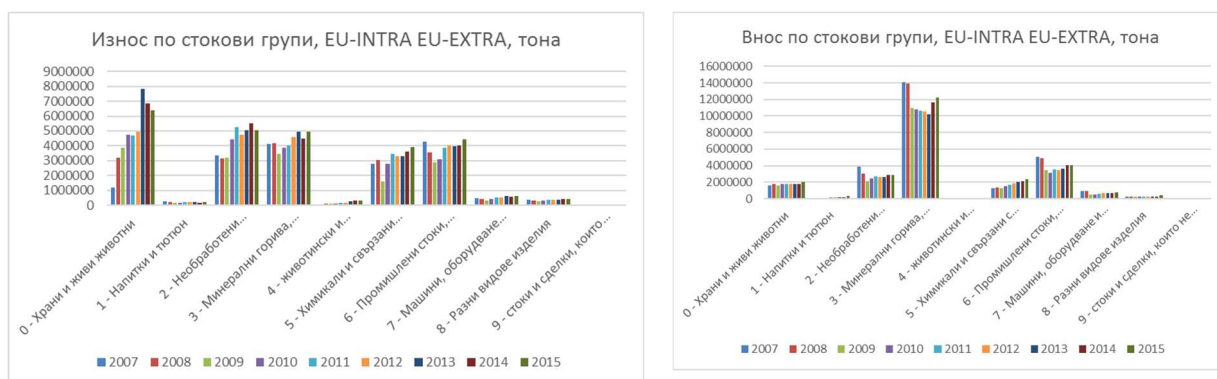
- броят на партньорите по години за всички стокови групи през разглеждания период има тенденция към увеличение.

Физически обем на вноса и износа (STIC)



Фигура 4-47 Структура на физическия обем на вноса и износа, %

- общите обеми на вноса и износа са с тенденция на нарастване;
- относителният дял на износа за страни от ЕС нараства след 2007 г. и достига до над 50% през 2009 г., а през останалите години се задържа на ниво около 50%;
- относителният дял на вноса за страни от ЕС нараства след 2007 г. като не надхвърля 40% за изследвания период.



Фигура 4-48 Износ и внос по стокови групи (EU-INTRA, EU-EXTRA)

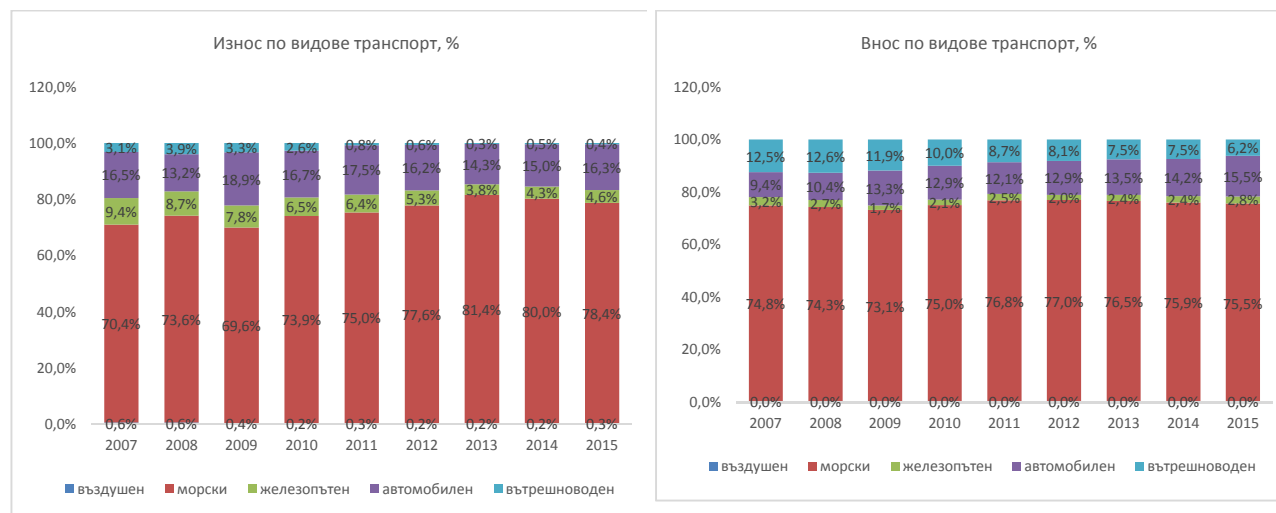
- най-голям общ физически обем има износът на стоки от групи 0-„Храни и живи животни“, 2 – „Необработени материали, негодни за консумация с изключение на горива“, 3- „Минерални горива, масла и подобни продукти“, 6- „Артикули, класифицирани главно според вида на материала“ и 5.
- Най-голям обем на износа за страните от ЕС имат групи 0, 2 и 6;
- Най-голям обем на износа за страните извън ЕС имат групи 3, 5, 6, 0 и 2;
 - Най-голям обем на вноса за страните от ЕС имат групи 6, 3, 2 и 0;
 - Най-голям обем на вноса за страните извън ЕС имат групи 3, 2 и 6;

Износ и внос по групи стоки (STIC) и ключови партньори

Таблица 4-5 Брой на страни партньори и ключови партньори по стокови групи внос и износ

Стокова група	Брой страни партньори износ	Брой страни партньори внос	Ключови партньори износ	Ключови партньори внос
0 - Храни и живи животни	179	104	ЕС28, Испания, Румъния, Гърция, Италия, Турция	ЕС28, Гърция, Румъния, Турция, Германия, Полша
1 - Безалкохолни и алкохолни напитки и тютюн	178	104	Румъния, Гърция, Полша, Турция, Русия и страните от ЕС като цяло	Румъния, Полша, Сърбия и страните от ЕС като цяло
2 - Необработени (сурови) материали, негодни за консумация (изкл. горивата)	169	151	Турция, Румъния, Гърция и страните от ЕС като цяло	Мароко, Румъния, Испания, Египет, Турция и страните извън ЕС като цяло
3 - Минерални горива, масла и подобни продукти	158	81	Сингапур, Турция, Египет, Грузия и страните извън ЕС като цяло	Русия, Румъния, Украйна, Гърция и страните от ЕС
4 - Животински и растителни мазнини, масла и восъци	98	62	Гърция, Южна Африка, Румъния, Македония и страните от ЕС като цяло	Гърция, Малайзия, Индонезия, Румъния и страните от ЕС като цяло
5 - Химични вещества и продукти	196	113	Румъния, Турция, Гърция, Мароко и страните от ЕС като цяло	Румъния, Турция, Гърция и страните извън ЕС като цяло
6 - Артикули, класифицирани главно според вида на материала	193	144	Румъния, Турция, Гърция, Италия и страните от ЕС като цяло	Турция, Украйна, Гърция, Румъния и страните извън ЕС като цяло
7 - Машини, оборудване и превозни средства	198	155	Германия, Румъния, Франция, Италия, Турция и страните от ЕС като цяло	Германия, Италия, Китай, Румъния, Турция и страните от ЕС като цяло
8 - Разнообразни готови продукти, н.д.	193	155	Германия, Италия, Франция, Гърция и страните от ЕС като цяло	Германия, Румъния, Италия, Турция, Китай и страните от ЕС като цяло
9 - Стоки и сделки, н.д.	157	100	Турция	Германия и Полша

Внос и износ по видове транспорт, партньори и стокови групи (номенклатура NSTR)
Физически обем на вноса и износа по видове транспорт



Фигура 4-49 Структура на физическия обем на внос и износ по видове транспорт за страни извън ЕС, %

- Основният обем на вноса се реализира с морски транспорт - около 75% като тенденцията е към увеличаване на този дял;
- Основният обем на износа се реализира с морски транспорт - над 70% като достига до около 78,4% през 2015 г.;
- Абсолютният обем на превозите с морски транспорт за внос е с тенденция към намаляване;
- Абсолютният обем на превозите с морски транспорт за износ е също с тенденция към намаляване.

Внос и износ по видове транспорт и ключови партньори

В Таблица 4-6 са представени броят на страните партньори за внос и износ на Топ 20 държави партньори по видове транспорт:

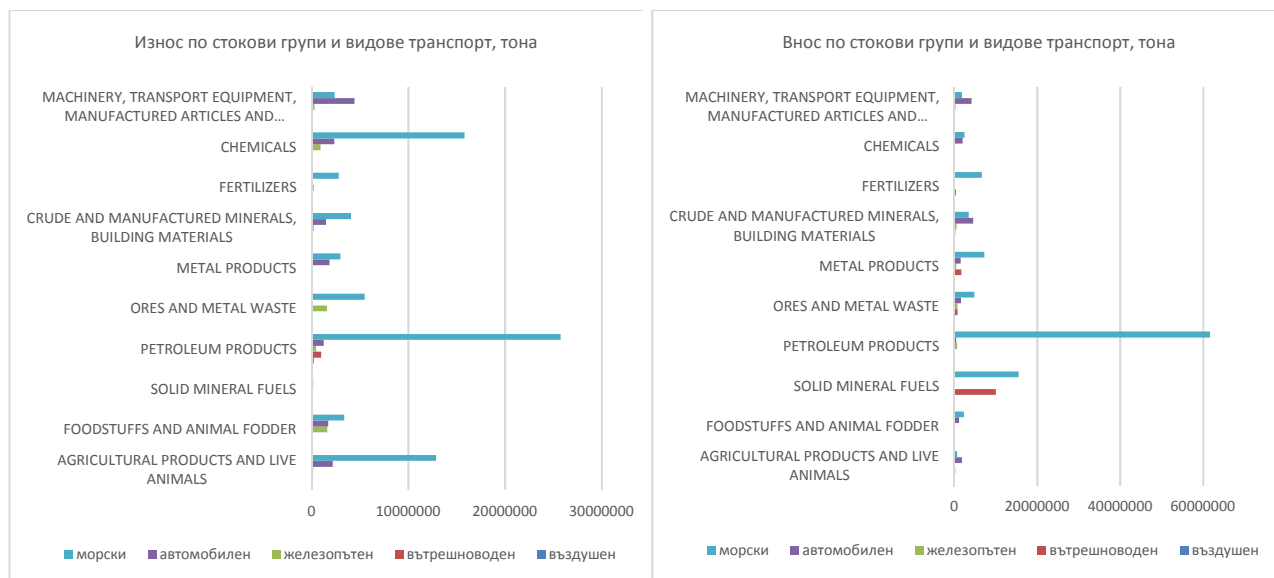
Таблица 4-6 Брой страни партньори за внос и износ на Топ 20 държави партньори по видове транспорт

Вид транспорт	Брой страни партньори износ	Брой страни партньори внос	Ключови партньори износ	Ключови партньори внос
въздушен	157	101	Русия, Норвегия, Сърбия	Китай, Съединени щати, Хонг Конг
морски	184	149	Турция, Сингапур, Египет	Русия, Украйна, Турция
железопътен	74	56	Турция, Сърбия, Македония	Сърбия, Украйна, Турция
автомобилен	167	136	Турция, Сърбия, Македония	Турция, Македония, Сърбия
вътрешноводен	69	35	Турция, Сърбия, Украйна	Украйна, Русия, Сърбия

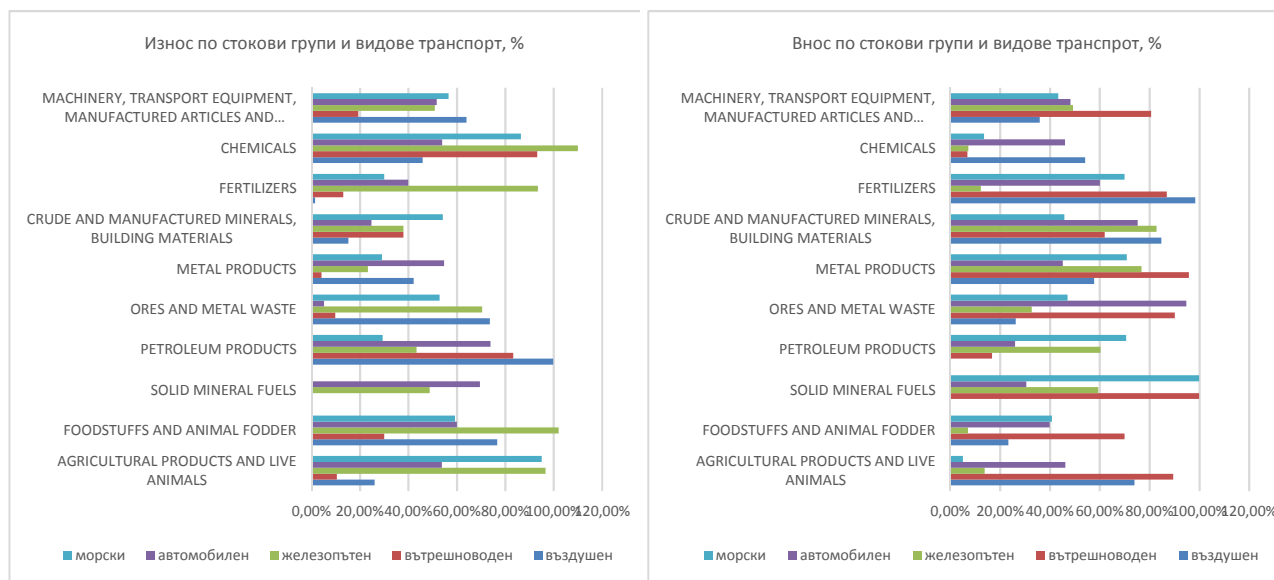
Внос и износ по стокови групи и ключови партньори (номенклатура NSTR)

На фигури 4-50, 4-51 и 4-52 са представени внос и износ по видове транспорт и по групи стоки във физически единици (тона), в процентно изражение и средна стойност общо за сектор транспорт.

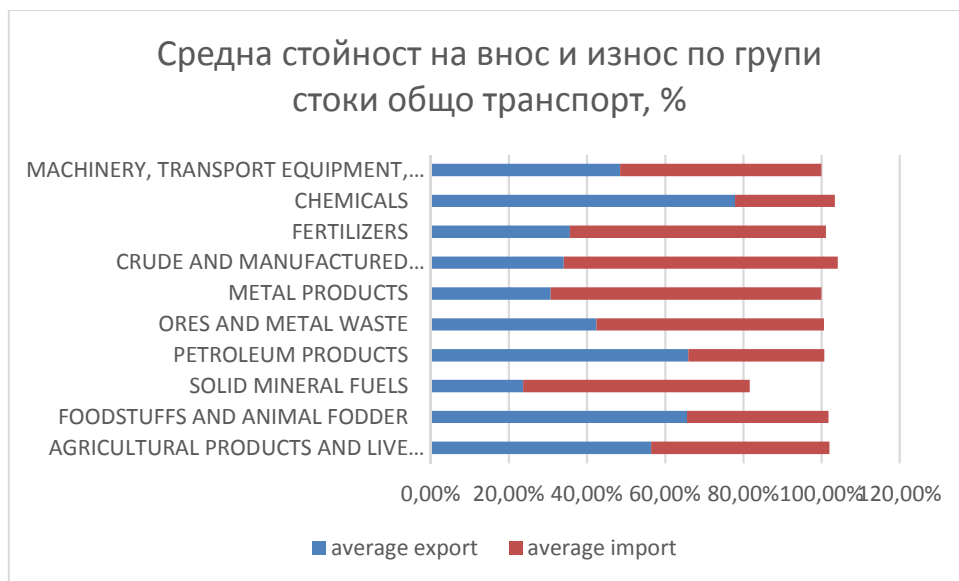
Обхвата на данните е 2007-2015 г.



Фигура 4-50 Общ внос и износ по видове транспорт и по групи стоки във физически единици (тона), 2007-2015г.



Фигура 4-51 Общ внос и износ по видове транспорт и по групи стоки във в процентно изражение (2007-2015)



Фигура 4-52 Средна стойност на внос и износ по групи стоки общо за сектор Транспорт (2007-2015)

- Най-голям обем на износ имат стоките от групи: 8 – химикали; 3 - петролни продукти и 0 - селскостопански продукти и живи животни;
- Най-голям обем на внос имат стоките от групи: 2 - твърди минерални горива; 3 - петролни продукти и 5 - метални изделия.

Внос и износ на структуроопределящи стоки по видове транспорт и ключови партньори

Самостоятелно като структуроопределящи за износ и внос по видове транспорт са разгледани следните стоките групи представени в таблица 4-7.:

Таблица 4-7 Структуроопределящи стоките групи за износ и внос по видове транспорт

търговия/транспорт	въздушен	вътрешноводен	железопътен	автомобилен	морски
износ	3 ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ	3 ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ	8 ХИМИКАЛИ	9 МАШИНИ, ТРАНСПОРТНО ОБОРУДВАНЕ, ИЗДЕЛИЯ И	8 ХИМИКАЛИ
	9 МАШИНИ, ТРАНСПОРТНО ОБОРУДВАНЕ, ИЗДЕЛИЯ И	1 ХРАНИ И ХРАНИ ЗА ЖИВОТНИ	1 ХРАНИ И ХРАНИ ЗА ЖИВОТНИ	8 ХИМИКАЛИ	3 ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ
	8 ХИМИКАЛИ	6 СУРОВИ И ОБРАБОТЕНИ МИНЕРАЛИ, СТРОИТЕЛНИ	6 СУРОВИ И ОБРАБОТЕНИ МИНЕРАЛИ, СТРОИТЕЛНИ	1 ХРАНИ И ХРАНИ ЗА ЖИВОТНИ	1 ХРАНИ И ХРАНИ ЗА ЖИВОТНИ
	9 МАШИНИ, ТРАНСПОРТНО ОБОРУДВАНЕ, ИЗДЕЛИЯ И	2 ТВЪРДИ МИНЕРАЛНИ ГОРИВА	3 ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ	9 МАШИНИ, ТРАНСПОРТНО ОБОРУДВАНЕ, ИЗДЕЛИЯ И	3 ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ
внос	8 ХИМИКАЛИ	5 МЕТАЛНИ ИЗДЕЛИЯ	5 МЕТАЛНИ ИЗДЕЛИЯ	6 СУРОВИ И ОБРАБОТЕНИ МИНЕРАЛИ, СТРОИТЕЛНИ	7 ТОРОВЕ
	1 ХРАНИ И ХРАНИ ЗА	7 ТОРОВЕ	4 РУДИ И МЕТАЛНИ	8 ХИМИКАЛИ	5 МЕТАЛНИ ИЗДЕЛИЯ
	9 МАШИНИ, ТРАНСПОРТНО ОБОРУДВАНЕ, ИЗДЕЛИЯ И	2 ТВЪРДИ МИНЕРАЛНИ ГОРИВА	3 ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ	9 МАШИНИ, ТРАНСПОРТНО ОБОРУДВАНЕ, ИЗДЕЛИЯ И	3 ПЕТРОЛНИ ПРОДУКТИ

Ключови партньори (топ 10) са определени за внос и износ по видове транспорт за структуроопределящи групи стоки към 2015 г. – Таблица 4-8.

Таблица 4-8 Брой страни партньори и ключови партньори (Топ 10) за внос и износ по структуроопределящи групи

Въздушен транспорт					
износ			внос		
Структуроопределяща група	Брой страни	Ключови партньори	Структуроопределяща група	Брой страни	Ключови партньори
3	71	Русия, Норвегия и Сърбия	1	38	Украйна, Съединени американски щати и Сърбия
8	125	Съединени американски щати, Индонезия и Австралия	8	40	Китай, Индия и Съединени американски щати
9	148	Съединени американски щати, Китай и Обединени арабски емирства	9	89	Китай, Съединени американски щати, Хонг Конг
Вътрешноводен транспорт					
3	63	Сърбия, Молдова и Украйна	2	5	Украйна, Съединени американски щати и Русия
1	3	Турция, Сърбия и Швейцария	5	7	Украйна, Сърбия и Русия
6	3	Сърбия, Украйна и Казахстан	7	6	Сърбия, Египет и Украйна
Железопътен транспорт					
1	4	Турция, Босна и Херцеговина и Русия	3	6	Сърбия, Казахстан и Русия
6	3	Турция, Молдова и Русия	4	2	Сърбия, Босна и Херцеговина и Китай
8	8	Турция, Сърбия и Босна и Херцеговина	5	7	Украйна, Сърбия и Босна и Херцеговина
Автомобилен транспорт					
1	120	Турция, Македония и Сърбия	6	50	Турция, Сърбия и Македония
8	105	Турция, Сърбия и Македония	8	70	Турция, Македония и Сърбия
9	154	Турция, Сърбия и Македония	9	119	Турция, Китай и Сърбия
Морски транспорт					
1	160	Турция, Южна Африка и Съединени американски щати	3	34	Русия, Съединени американски щати и Грузия
3	112	Турция, Египет и Грузия	5	53	Украйна, Русия и Китай
8	137	Сингапур, Турция и Мароко	7	29	Мароко, Йордания и Египет

4.2.6 ТРАНСПОРТ И ОКОЛНА СРЕДА

Транспортът генерира ефекти с отрицателно въздействие върху околната среда и хората чрез емисиите на вредни вещества и парникови газове. Тяхното ограничаване е елемент на устойчивото развитие на транспортната система. Основни индикатори за оценка на отрицателното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората са потреблението на енергия, емисиите на вредни вещества (прекурсори на озон, унсяв, вкисляващи вещества и прекурсори на ФПЧ10) и емисиите на парникови газове.

- **Крайно енергийно потребление**

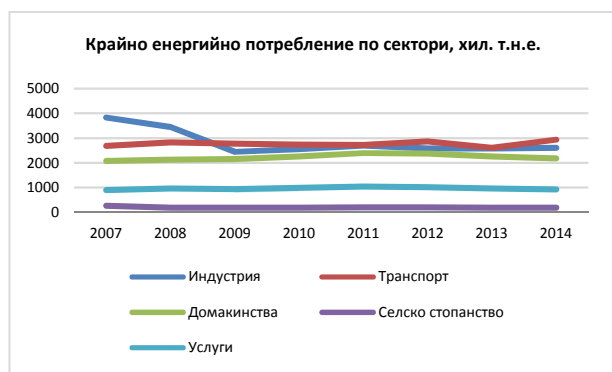
Производството и потреблението на енергия оказват негативно въздействие върху околната среда и здравето на хората чрез емисии на вредни вещества и парникови газове.

Общото крайно енергийно потребление в страната е с тенденция към намаляване и през 2014г. е с 9.24% по-малко от това през 2007г. Намалението се дължи на намаление на крайното потребление в

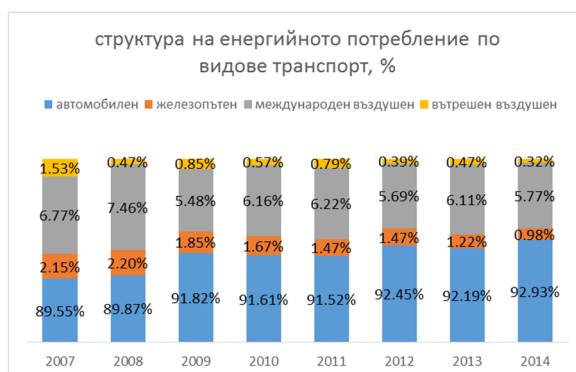
индустрията (намаление 31.98%) и в селското стопанство (намаление 27.55%)³. През 2014г. делът на транспорта в крайното енергийно потребление на страната е 33,2%.

Общата тенденция за сектор „Транспорт“ е към нарастване на крайното енергийно потребление. През 2014г. то е с 9.38% по-голямо спрямо 2007г., което се дължи на нарастване на крайното енергийно потребление на автомобилния транспорт с 13.51% през 2014г. спрямо 2007г. За останалите видове транспорт тенденцията е към намаляване на крайното енергийно потребление. За железопътен транспорт намалението за разглеждания период е 50.26%, а за въздушен транспорт е 19.78%.

В структурата на крайното енергийно потребление в сектор „Транспорт“ с най-голям дял, който нараства през разглеждания период от 89.55% през 2007г. на 92.93% през 2014г. Относителният дял на железопътния транспорт намалява от 2.15% на 0.98%.



Източник: Национален статистически институт
Фигура 4-53 Крайно енергийно потребление по сектори, хил.т.н.е.



Източник: Евростат
Фигура 4-54 Крайното енергийно потребление по видове транспорт, х.т.н.е

• Енергия от възобновяеми енергийни източници (ВЕИ)

През периода 2007г.-2014г. относителният дял на енергията от възобновяеми енергийни източници в общото за страната брутно вътрешно потребление нараства от 5.1% на 10.17% (фигура 4-55).

По този показател България е изпълнила поставените национални цели към 2014 г., а до 2020 г. се очаква изпълнението на целите на ЕС, за което е необходимо да бъде увеличен делът на възобновяемите енергийни източници с още 4%.

Делът на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта също е с тенденция на нарастване, като през 2014 г. достига 5,3 % (фигура 4-56).



Източник: Национален статистически институт
Фиг. 4-55 Дял на ВЕИ във вътрешното брутно потребление на енергия



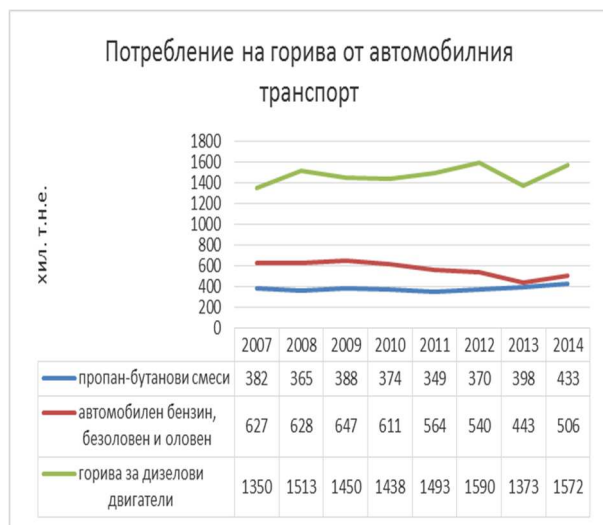
Източник: Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда, 2016 г.
Фиг. 4-56 Дял на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта

³ По данни на НСИ.

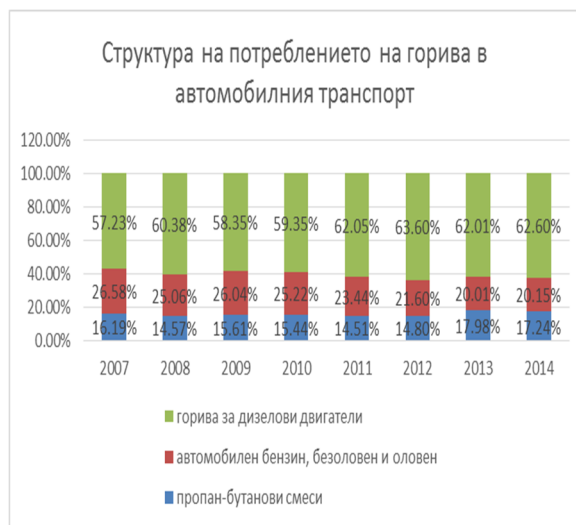
• Потребление на горива

Общото потребление на горива в автомобилния транспорт през 2014г. е нараснало с 6.44% спрямо 2007г (фигура 4-57). Нарастването на потреблението на горива за дизелови двигатели е 16.44%, за пропан-бутанови смеси е 13.35%. Потреблението на бензин е намалено с 19.30%.

Основен, нарастващ дял в структурата на потребление на горива в автомобилния транспорт заемат горивата за дизелови двигатели (фигура 4-58). Делът на биодизела в общото потребление на дизелови горива автомобилния транспорта за периода 2007– 2014 г. се е увеличил от 0.3% на 6.38%, но остава под националната индикативна цел от 10% до 2020 г., поставена в Националната дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008 – 2020 г.,



Източник: Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда, 2016 г.
Фигура 4-57 Потребление на горива от автомобилния транспорт (2007-2014)



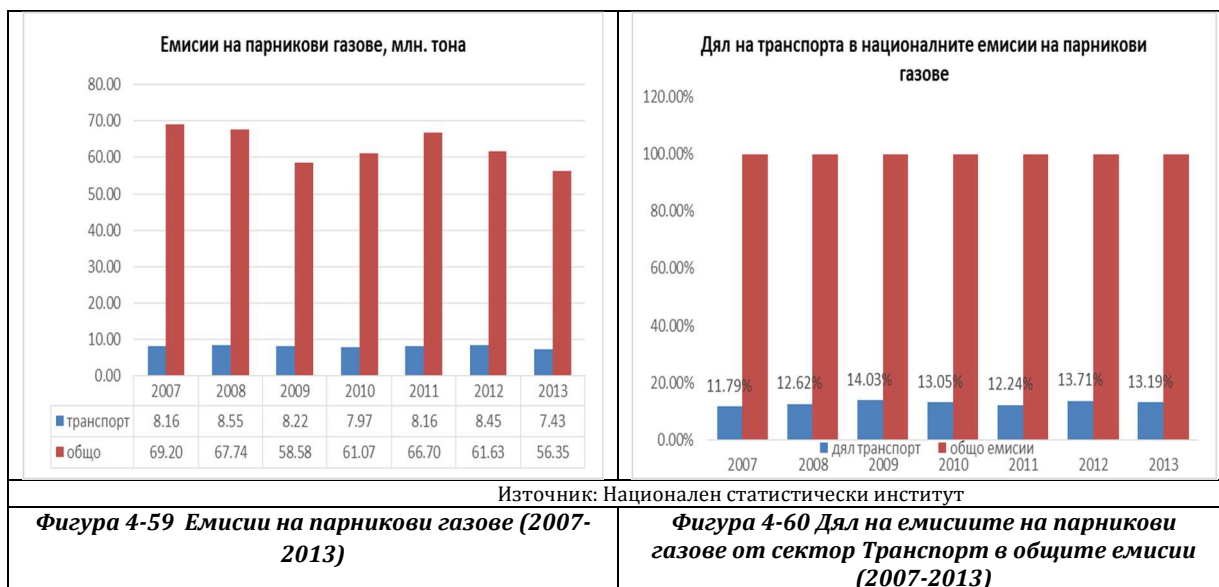
Източник: Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда, 2016 г.
Фигура 4-58 Структура на потреблението на горива от автомобилния транспорт (2007-2014)

• Емисии на парникови газове

Основните парникови газове, включени в Рамковата конвенция на Организацията на обединените Нации по изменение на климата (РКООНИК) са въглероден диоксид (CO_2), метан (CH_4), двуазотен оксид (N_2O), хидрофлуорокарбони (HFCs), перфлуорокарбони (PFCs) и серен хексафлуорид (SF_6).

Общите за страната емисии на парникови газове за периода 2007-2014 г. имат тенденция към намаление, като през 2014 г. индексът спрямо базовата 1988г. е със стойност 50%⁴. Емисиите на парникови газове от сектор „Транспорт“ следват тенденция към намаляване след 2009 г. Транспортът е основен източник на парникови газове от сектор „Енергия“ с нарастващ относителен дял в националните емисии, който през 2013 г. е 13.19%. Около 94 % от емисиите на парникови газове от транспорта се дължат на автомобилния транспорт.

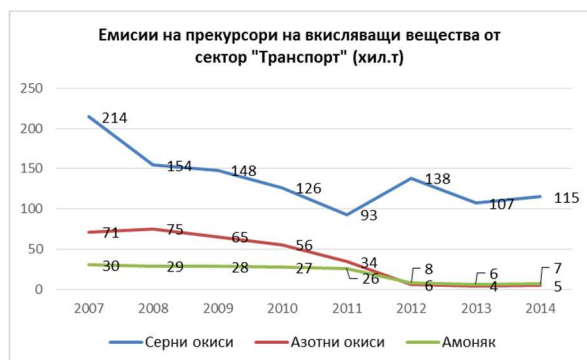
⁴ Източник: Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда, 2016 г



• **Емисии на вредни вещества от сектор транспорт**

Прекурсори на вкисляващи вещества

След 2007 г. е налице тенденция към намаляване на емисиите на прекурсори на вкисляващи вещества от сектор „Транспорт“ (фигура 4-61), както и на техния относителен дял в националните емисии (фигура 4-62).



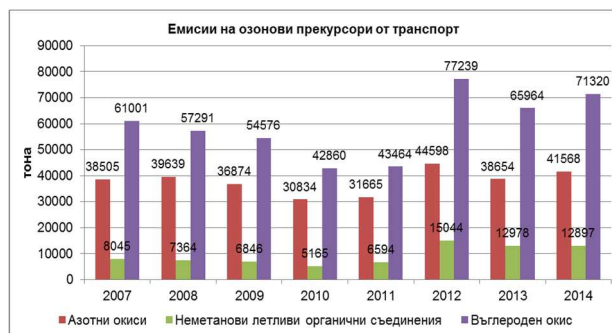
Източник: Национален статистически институт
Фигура 4-61 Емисии на прекурсори на вкисляващи вещества от сектор Транспорт (2000-2014)



Източник: Национален статистически институт
Фигура 4-62 Дял на емисиите на вкисляващи вещества от сектор Транспорт в националните емисии (2000-2014)

Озонови прекурсори

Емисиите на озонови прекурсори от транспортния сектор намаляват до 2011 г. От 2012 г. е налице тенденция към тяхното увеличение. Най - големи в сектора са количествата емисии на въглероден окис (CO). Най-голям е делът на транспортния сектор в националните емисии на азотни окиси. За 2014 г. автомобилният транспорт е източник на над 93% от азотните окиси, над 99% от неметановите органични съединения и на над 99% от въглеродния окис, емитирани от транспорта.



Източник: Национален статистически институт
Фигура 4-63 Дял емисии на озонни прекурсори от сектор „Транспорт“ в националните емисии (2000-2014)

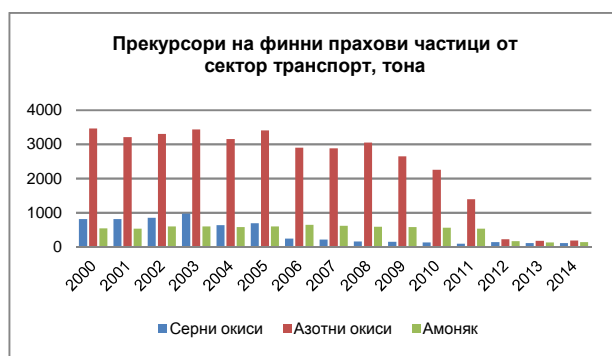


Източник: Национален статистически институт
Фигура 4-64 Дял на емисиите от сектор „Транспорт“ в националните емисии на озонни прекурсори (2000-2014)

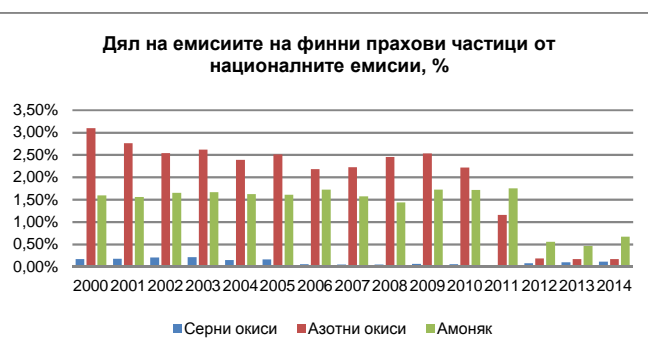
Прекурсори на фини прахови частици (ФПЧ10)

Серният диоксид, азотните оксиди и амонякът са неорганични газообразни вещества, прекурсори на фини прахови частици.

Емисиите на прекурсори на фини прахови частици (ФПЧ10) от сектор „транспорт“ намаляват значително през разглеждания период 2007г.-2014г. (фигура 4-65), което води и до значително намаляване на техния относителен дял в националните емисии на прекурсори на фини прахови частици (фигура 4-66).



Източник: Национален статистически институт
Фигура 4-65 Прекурсори на фини прахови частици от сектор Транспорт (2000-2014)



Източник: Национален статистически институт
Фигура 4-66 Дял на емисии на фини прахови частици в националните емисии (2000-2014)

4.3 ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

На база проведените задълбочени анализи на различни аспекти в железопътния транспорт са идентифицирани пропуски между съществуващите транспортни нужди и съществуващата инфраструктура, организационните и оперативните действия. Направените изводи и идентифицираните проблеми са представени по основни направления, по които са установени несъответствия и слабости за железопътния транспорт, като институции и институционален капацитет, инфраструктура, качество на предоставяните услуги и др.

4.3.1 ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА

В хода на процеса на присъединяване на България към Европейския съюз и изпълнението на предприемаческите стратегии железопътния сектор на Република България претърпя съществени промени. С приемането от Народното събрание на Република България и влизането в сила на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ)⁵ се промени структурата на железопътния сектор на Р България. От 1-ви януари 2002 г. Национална компания „Български Държавни Железници“ е разделена на две отделни предприятия - железопътен превозвач - „Български държавни железници“ ЕАД и инфраструктурна компания - Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ).

Към настоящия момент в железопътния сектор на България функционират следните основни участници:

- Европейската железопътна агенция;
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС);
- Управител на железопътната инфраструктура;
- Железопътни предприятия;
- Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
- Предприятия предлагащи услуги свързани с железопътния сектор:
 - лица за оценка на съответствието;
 - предприятия, извършващи производство, ремонт и поддържане на подвижен железопътен състав.

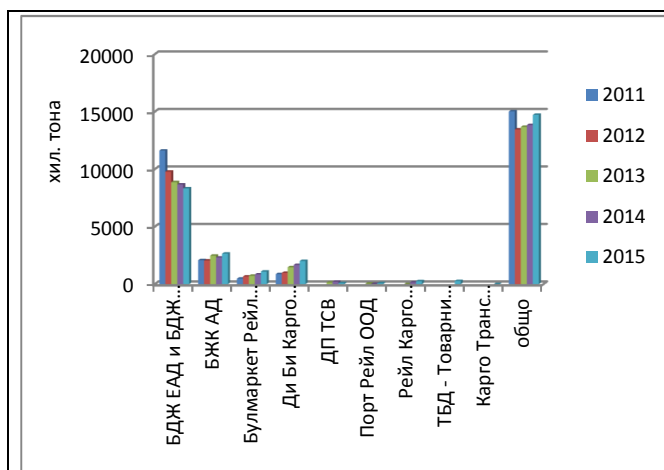
4.3.2 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ

• Товарни превози

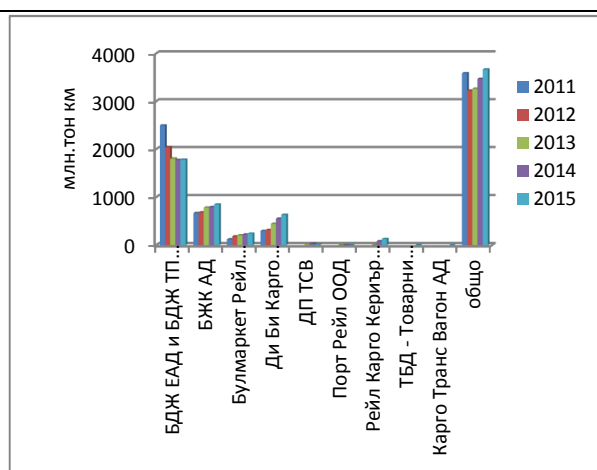
Отварянето на железопътния пазар в Европа доведе до появяването на частни железопътни превозвачи. С навлизането на пазара на товарни железопътни превози на нови участници, дялът на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД намалява. Този дял на превозите на товари се пренасочва към новите железопътни превозвачи. Освен засилването на конкуренцията в сектора се наблюдава и плавно намаляване на превозените товари от страна на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД за сметка на другите превозвачи.

Забелязва се и постепенното увеличаване на превозените товари като цяло през последните години, което е показател за засилена конкуренция на железопътния сектор по отношение на товарните превози. Данни за товарните железопътни превози са представени на фигури 4-67 и 4-68.

⁵ Закон за железопътния транспорт (Обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г., посл. изм. и доп., бр. 47 от 26.06.2015 г., бр. 19 от 11.03.2016 г.)



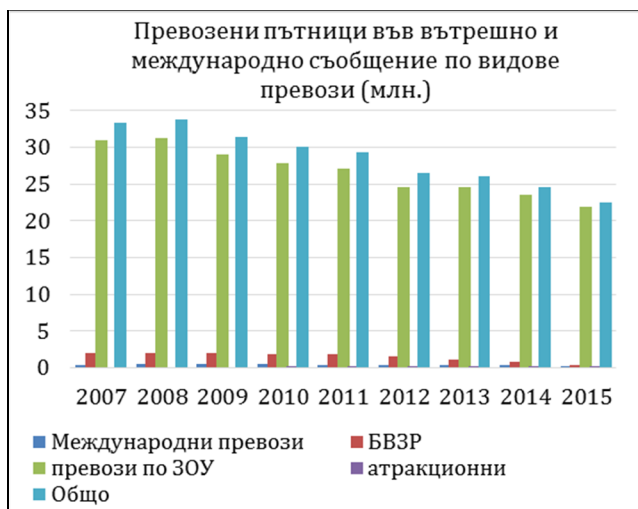
Източник: ИА „Железопътна администрация“.
Фигура 4-67 Обем на товарните превози по превозвачи



Източник: ИА „Железопътна администрация“
Фигура 4-68 Извършена работа по превозвачи

Пътнически превози

Броят на превозените пътници (фигура 4-69) намалява за всички видове превози: международни, вътрешни, обект на договора за обществени превозни услуги. Реализираните пътник километри (фигура 4-70) намаляват при всички видове превози, което заедно с намаляването на броя на превозените пътници е в резултат от засилената конкуренция с автомобилния транспорт.



Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД
Фигура 4-69 Превозените пътници във вътрешно и международно съобщение по видове превози



Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД
Фигура 4-70 Пътник километри при превози във вътрешно и международно съобщение по видове превози

Международният трафик за разлика от вътрешния не търпи голямо изменение през годините. Има увеличение на превозите с интеррегионални (бързи) влакове за последните три години, както и на регионалните превози за обслужване на малки населени места по главни линии. Това спомага за по-качественото обслужване на пътниците по различните релации.

Броят на закъсненията на влаковете през 2015 г. спрямо 2010 г. е нараснал (таблица 4-9). Поради изпълнението на много строително-ремонтни дейности, последните години се забелязва увеличение на минутите закъснение при превозите.

Таблица 4-9 Броят на закъсненията на влаковете през 2015 г. спрямо 2010 г.

2010г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	22.4%	11.0%	4.0%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	15.9%	10.5%	3.8%
% закъснения от 60 до 119 мин. в крайна гара	4.3%	0.4%	0.2%
% закъснения над 120 мин. в крайна гара	2.1%	0.1%	0.04%
2015г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	55,13%	46,93%	9,66%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	43,08%	43,41%	9,10%
% закъснения от 61 до 120 минути в крайна гара	9,01%	2,74%	0,42%
% закъснения над 120 минути в крайна гара	3,03%	0,79%	0,14%

Конвенционалната железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости 120÷130 км/ч, движението на влаковете се осъществява с 75÷80 км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението. 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. Трансбордиране на пътниците, чрез превоз с автобуси, води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите. Допълнително неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете. 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.

Наблюдаваното намаляване на стойностите на функцията на полезност за пътниците, ползващи железопътен транспорт е в резултат основно на вместимостта поради недостиг на изправни вагони и локомотиви и намаляване на комфорта на пътуване поради остарелия вагонен парк и липсата на вагон ресторанти и бюфет.

Основните проблеми, влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неясно ценообразуване, проблеми с възможностите за резервация, условията във влаковете и гарите, непригодени 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 мултимодалния 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, премахване или реорганизация на услугите и връзките без предварителна

консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и др.

Най-сериозно е състоянието на БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД, единственият превозвач, осъществяващ превоз на пътници и изпълнител на договора за обществена услуга (ДОУ) сключен с държавата. Ключов фактор за лошото качество на транспортната услуга е липсата и лошото състояние на подвижния състав. Това води до рязко увеличаване на закъсненията на пътническите влакове. Налага се дори отмяна на влакове, които са в обхвата на ДОУ. Подвижният състав, също така, е оперативно несъвместим с европейските стандарти и изисквания. Този подвижен състав не може да използва пълноценно възможностите не само на рехабилитираната и модернизирана железопътна инфраструктура, но и на тази, в която не е инвестирано до момента.

Друг проблем е липсата на информационни системи. Това води до неизпълнението на изискванията за оперативна съвместимост и невъзможността за прилагане на съвременните информационни технологии в транспортното планиране и управление на превозния процес.

Слабо място е и маркетинговата дейност. Транспортната услуга не се разглежда като продукт, получен на базата на сегментиране на пазара и не се обосновава чрез адекватно приложение на маркетинговия микс. Съществуващата структура на влаковете по видове може да бъде подобрена, чрез прилагане на подходящи маркетингови подходи и инструменти и технологично проектиране на превозите. Прилаганата тарифа е твърде усложнена и неефективна.

За да бъдат решени тези проблеми са нужни инвестиции, подходящи схеми за осигуряването им и финансиране. Самата организационно – управленска структура на железопътния превозвач не предполага успешното решаване на тези проблеми. Необходимо е прилагането на реинженеринг на дейностите и нова адекватна организационно - управленска структура.

Тези проблеми са вътрешни за сектора на железопътния транспорт.

Ако се приложи системният подход и принципите на кибернетиката се оказва, че има и проблеми външни за железопътния транспорт, които също са доста важни за губещите позиции на пътническия железопътен транспорт. Един от тези проблеми е несъгласуваността в разписанията на влаковете и автобусите, ниските нива на интермодалност и мултимодалност и засилената конкуренция между автобусния и железопътния транспорт по основните и натоварени направления.

Друг важен проблем, е, че няма адекватна система от такси, които да се заплащат за ползване на пътната инфраструктура от леките автомобили и товарните автомобили.

Разглеждайки тези проблеми са предложени следните мерки:

- подобряване на параметрите на подвижния състав за пътнически превози, свързано с разработване на стратегия и план за подмяната му и самата му подмяна;
- проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационни системи за управление на пътническите превози;
- анализиране на пазара и откриване на перспективни транспортни сегменти. Технологично проектиране на превозите свързани с тези сегменти;
- преценка и опростяване на тарифите и тарифната политика на пътническия железопътен превозвач;
- разработване на пакет от инвестиционни проекти за реализация на мерките от БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД;
- реинженеринг на БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД (въвеждане на нова адекватна организационно – управленска структура на превозвача с цел успешна реализация на предвидените мерки за подобряване на дейността му);
- разработване на мерки за изготвяне на обща транспортна схема за автобусния и железопътния транспорт;
- проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на система за таксуване на ползването на пътната инфраструктура;

Мерките, които трябва да бъдат реализирани са в областта на транспортните технологии, транспортното планиране, маркетинга и мениджмънта на транспортната услуга и

транспортната дейност, прилагане на реинженеринга в транспортните предприятия и управлението на транспорта като единна система.

4.3.3 ПАЗАРНА СТРУКТУРА

• Търсене на товарни транспортни услуги с железопътен транспорт

Динамиката на търсенето на товарни превози е представена по видове товари (фигура 4-71 и фигура 4-69), съгласно единната класификация на товарите в транспорта -NST 20 (таблица 4-10).

Таблица 4-10 Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)

Код	Вид товар
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти
8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво
9	Други неметални минерални продукти
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване
11	Машини и съоръжения, неклаифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклаифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници
12	Транспортно оборудване
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклаифицирани другаде
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци
15	Поща, пратки
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклаифицирани другаде
18	Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно
19	Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16
20	Други товари, неклаифицирани другаде

Анализите⁶ показват, че общото количество товари, превозени през 2014 г. с железопътен транспорт са намалели с 1.39% спрямо 2013 г. Извършената работа се е увеличила с 0.48%. Средното превозно разстояние е нараснало с 1.90%.

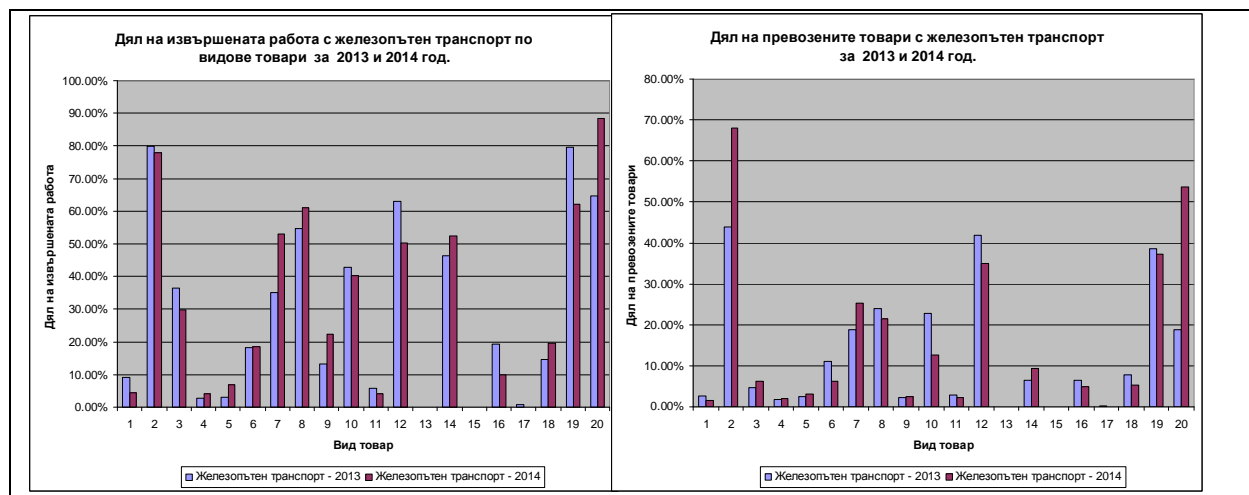
През 2014 г. спрямо 2013 г. пазарният дял на железопътния транспорт в превозените товари се е увеличил с над 1% (от 9,05% на 10.77%), а в извършената работа с около 4% (от 31.23% на 35.03%).

Железопътният транспорт е конкурентен при превоз на товари на по-дълги разстояния. Товарите, които се превозват предимно с железопътен транспорт се превозват на по-дълги разстояния. Средното превозно разстояние през 2014 г. при железопътния транспорт е 229.45 км., а при автомобилния транспорт е 51.33 км.

Сравнението на пазарните дялове на железопътния транспорт по видове товари (фигура 4-68) показва, че през 2013 г. железопътният товарен транспорт е с предимство пред автомобилния транспорт по относителен дял на извършената работа при превози на товари от група 2

⁶ Анализите на железопътния сектор са описани подробно в Доклад № 2, раздел IV.

„Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ“ (79.7%), група 8 „Химикали, хим. продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ (54.6%), група 12 „Транспортно оборудване“ (62.8%), група 19 „Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани“ (79.5%) и група 20 „Други товари, неклассифицирани другаде“ (64.5%). През 2014г. преимуществената конкурентна позиция (над 50% относителен дял) на железопътния транспорт за тези групи се запазва. Подобрява се конкурентната позиция при превоз на товари от група 7 „Кокс и рафинирани нефтопродукти“, като пазарният дял на железопътния транспорт нараства от 35.14% нараства на 53.08%.



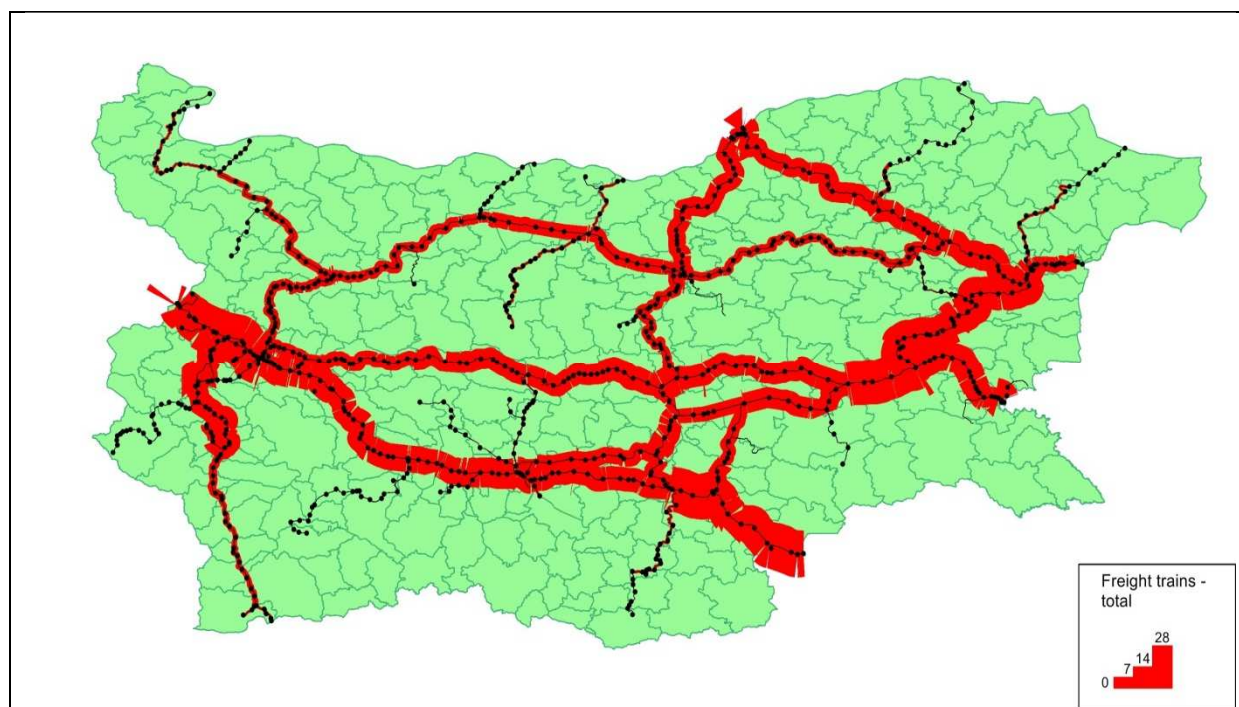
Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 4-71 Сравнение на пазарните дялове на железопътния транспорт за 2013 и 2014 г.

• Предлагане на товарни транспортни услуги с железопътен транспорт

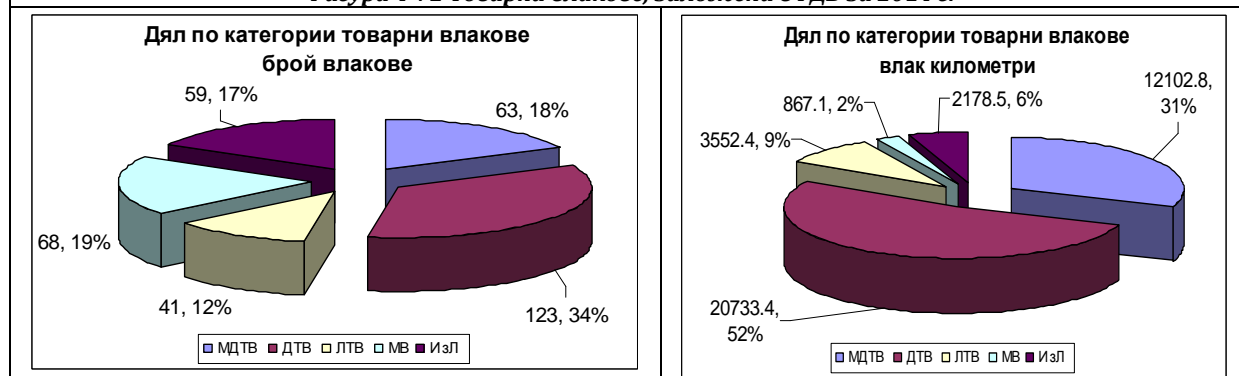
Предлагането на товарни превози с железопътен транспорт се осъществява с различни категории товарни влакове: международни директни товарни влакове (МДТВ); директни товарни влакове (ДТВ); локални товарни влакове (ЛТВ) и маневрени влакове (МВ). Също така се реализират и контейнерни блок-влакове и Ро-Ла блок-влакове.

Предлагането за железопътната мрежа, в брой заложи в графика за движение на влаковете за 2014 г. влакове е представено на фиг.4-72. Структурата на заложените в ГДВ влакове по брой и по влаккилометри е представена на фигури



Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum

Фигура 4-72 Товарни влакове, заложен в ГДВ за 2014 г.



Източник: ДП НКЖИ

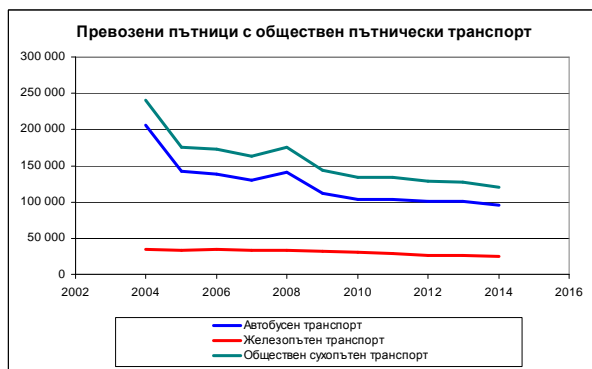
Фигура 4-73 Дялове на товарните влакове (по брой и по влак километри) по категории заложен в ГДВ за 2014 г.

В ГДВ за 2014 г. са заложен 4 417 522 влаккилометра годишно за МДТВ, а са реализирани 1 087 499 влак километра годишно или само 24.62% от предложените възможности. За ДТВ, ЛТВ, МВ и частта от изолираните локомотиви, които обслужват товарното движение са заложен 9 499 297 влак километра годишно в ГДВ, а са реализирани 5 762 237.05 влак километра или 60.66%. Общо са реализирани 49.22% от предложените в ГДВ влак километри.

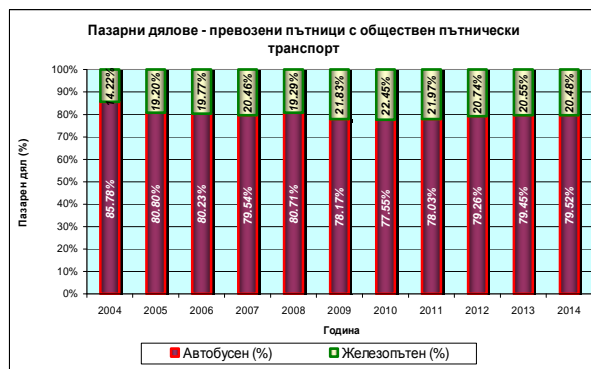
Средното брутно тегло на един товарен влак за 2014 г. е 1127 бруто тона, нетното тегло на един товарен влак е 537 нето тона, а коефициентът бруто тон км./нето тон км. е 2.0976.

• **Търсене на пътнически транспортни услуги**

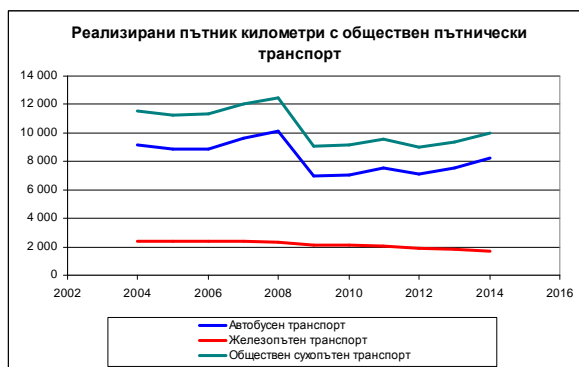
Представена е динамиката на търсенето на пътническите железопътни превози за периода. Железопътният пътнически транспорт е част от обществения сухоземен пътнически транспорт. Търсенето е описано, чрез превозените пътници, реализираните пътник километри и средното превозно разстояние за 2014 г. за железопътния, за автобусния транспорт и общо за обществения сухоземен транспорт (фиг.4-74 и фиг.4-76). Представени са също така и пазарните дялове на тези видове транспорт за превозените пътници и за реализираните пътник километри (фиг.4-75, фиг.4-77).



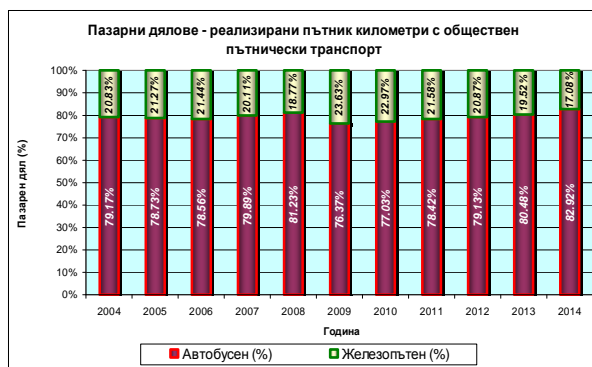
Фигура 4-74 Динамика на превозените пътници със сухопътен обществен транспорт



Фигура 4-75 Динамика на пазарните дялове на превозените пътници от автобусния и железопътния транспорт



Фигура 4-76 Динамика на реализираните пътник километри със сухопътен обществен транспорт



Фигура 4-77 Динамика на пазарните дялове на реализираните пътник километри от автобусния и железопътния транспорт

Таблица 4-11 Средно превозно разстояние

Средно превозно разстояние (км.)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автобусен транспорт	62.26	64.10	74.44	71.51	61.71	67.71	72.19	70.14	74.67	86.43
Железопътен транспорт	70.79	71.00	72.81	69.17	68.38	69.75	70.54	70.73	70.03	69.12
Общо обществен сухопътен транспорт	63.90	65.47	74.10	71.06	63.17	68.17	71.82	70.27	73.72	82.89

Превозените пътници намаляват за периода, както за железопътния, така и за автобусния транспорт. Пазарните дялове се запазват относително постоянни. Средно за автобусния транспорт 80%, а за железопътния транспорт около 20%.

Реализираните пътник километри от автобусния транспорт рязко намаляват в периода 2009 – 2010 г. (това е периода на финансовата и икономическа криза), а след това започват да се възстановяват и плавно нарастват. В железопътния транспорт има тенденция за непрекъснато намаление на реализираните пътник километри. Пазарните дялове на реализираните пътник километри плавно се променят в полза на автобусния транспорт – от съотношение 80% автобусен към 20% железопътен през 2004 г. до съотношение 83% към 17% през 2014 г.

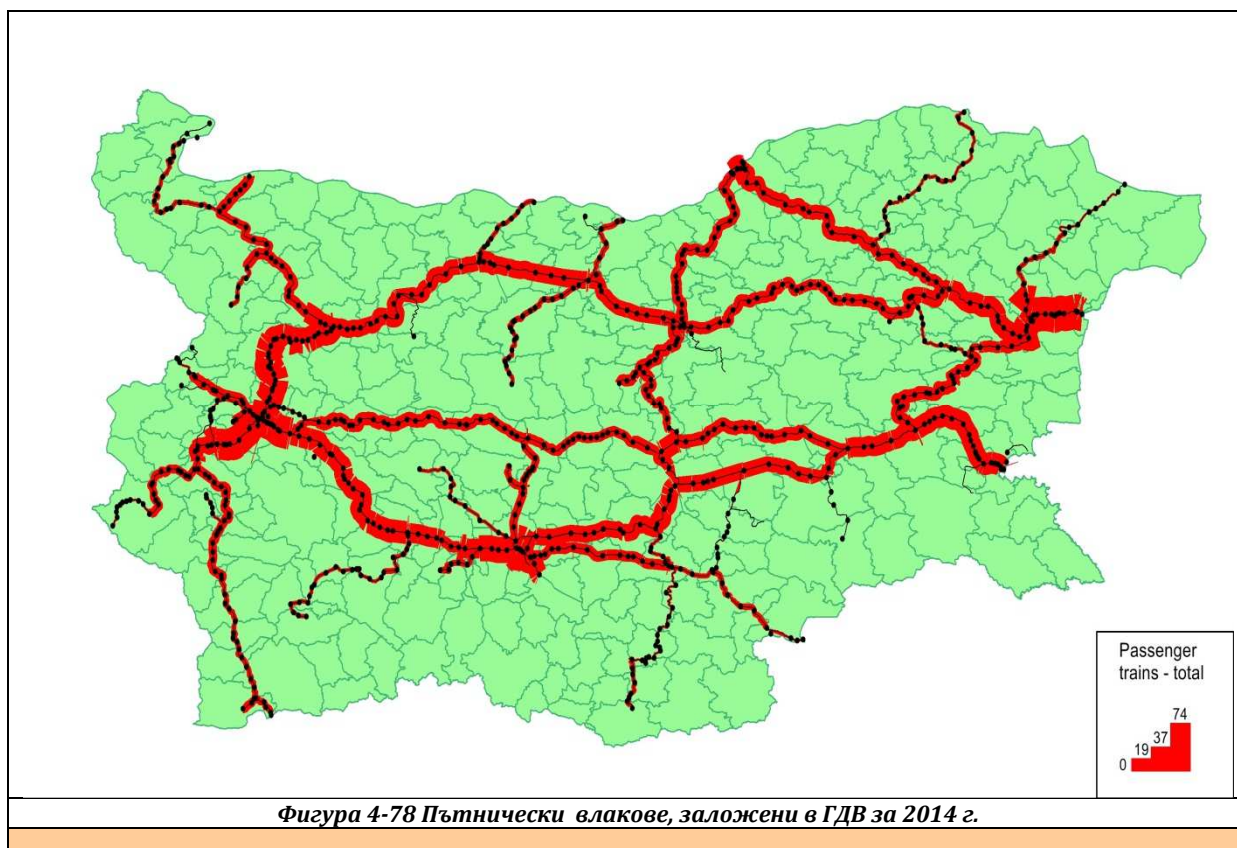
Средното превозно разстояние за железопътния транспорт се колебае около 70 км. за периода, а средното превозно разстояние за автобусния транспорт нараства след 2012 г. от около 70 км. до над 86 км. през 2014 г.

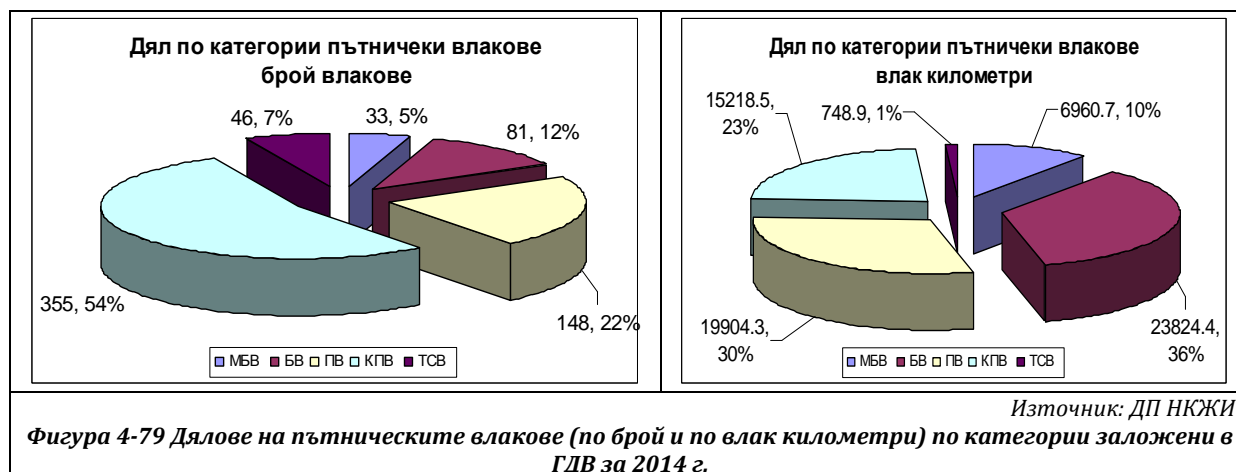
- **Предлагане на пътнически транспортни услуги**

Предлагането на пътнически железопътни транспортни услуги се осъществява с различни категории пътнически влакове: международни бързи влакове (МБВ); бързи влакове и бързи влакове с резервация (БВ); пътнически влакове (ПВ), крайградски пътнически влакове (КПВ). Също така се реализират и трудово служебни влакове (ТСВ).

Структурата на предлагането за железопътната мрежа, в брой заложен в графика за движение на влаковете за 2014 г. пътнически влакове по категории, е представено на за ПВ, за МБВ, за бързи влакове и бързи влакове с резервация (БВ) и за КПВ. Заедно с това са представени и денонощните времеви профили на графика по категории пътнически влакове.

На фиг.4-78 е представен общият пътнически трафик, а на фиг.4-79 са показани денонощните времеви профили на пътническите влакове по категории и общия денонощен времеви профил на всички пътнически влакове.





В ГДВ за 2014 г. за заложен 2 540 656 влак километра годишно за МБВ, а са реализирани 1 125 832 влак километра годишно или само 44.31% от предложените възможности. За БВ, ПВ, КПВ и частта от изолираните локомотиви, които обслужват пътническото движение са заложен 22 265 730 влак километра годишно в ГДВ, а са реализирани 19 954 694 влак километра или 89.62%. Общо са реализирани 84.98% от предложените в ГДВ влак километри. Средното брутно тегло на един пътнически влак за 2014 г. е 240 бруто тона, средната населеност на един пътнически влак е 81 пътника, а коефициентът бруто тон км/пътник км е 2.9749.

• Сегментиране на пътническите железопътни превози

Пазарното сегментиране на железопътните пътнически превози е на база предоставяни превозни услуги и тарифни условия за предлаганите услуги.

Предоставяните превозни услуги са разделени на два основни сегмента в зависимост от това дали са обект на ЗОУ или не. Допълнителни критерии за определянето на тези два сегмента са съобщението, релациите и категориите влакове, които ги обслужват. По тези критерии превозите се разделят на:

- превози по ДЗОУ, които се извършват с бързите влакове (междурегионални) и пътническите влакове (крайградски и регионални);
- търговски превози – превозите, които се извършват с международни влакове и с бързи влакове със задължителна резервация (Интерсити), както и атракционните влакове.

Основните сегменти, формирани по тази група критерии са следните:

- международни превози;
- превози с ИНТЕРСИТИ (експресни) влакове;
- превози с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове;
- крайградски превози;
- регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии;
- регионални превози по второстепенните жп линии.

За сегментиране на пътническите железопътни превози са използвани и следните критерии:

- километрични разстояния и релации по категории влакове;
- месечна неравномерност на превозите по категория влакове;
- тарифни условия и целеви групи пътници;
- профил на пътниците.

Превозените пътници и реализираните пътниккилометри по ЗОУ за периода 2010-2015 г. намаляват (фигури 4-80 и 4-81).



Фигура 4-80 Превозени пътници по 30У за периода 2010-2015 г.

Източник: БДЖ-ПП



Фигура 4-81 Реализирани пкм. по 30У за периода 2010-2015 г.

Източник: БДЖ-ПП

Превозените пътници и реализираните пътниккилометри с БВЗР за периода 2010-2015 г. намаляват.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-82 Превозени пътници с БВЗР за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-83 Реализирани пкм. с БВЗР за периода 2010-2015 г.

Превозените пътници и реализираните пътниккилометри с атракционни влакове за периода 2010-2015 г. през 2014 г. имат леко намаление спрямо предходната година. През 2015 г. се наблюдава увеличение на броя на превозените пътници. Най-голям интерес към този вид пътувания се забелязва през 2012 г. (фигури 4-84 и фиг. 4-85)



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-84 Превозени пътници при Атракционни пътувания за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-85 Реализирани пкм. при Атракционни пътувания за периода 2010-2015 г.

Превозените пътници и реализираните пътниккилометри при международни превози за периода 2010-2015 г. са с тенденция към намаление (фигури 4-86 и 4-87).



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-86 Превозени пътници при международни превози за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

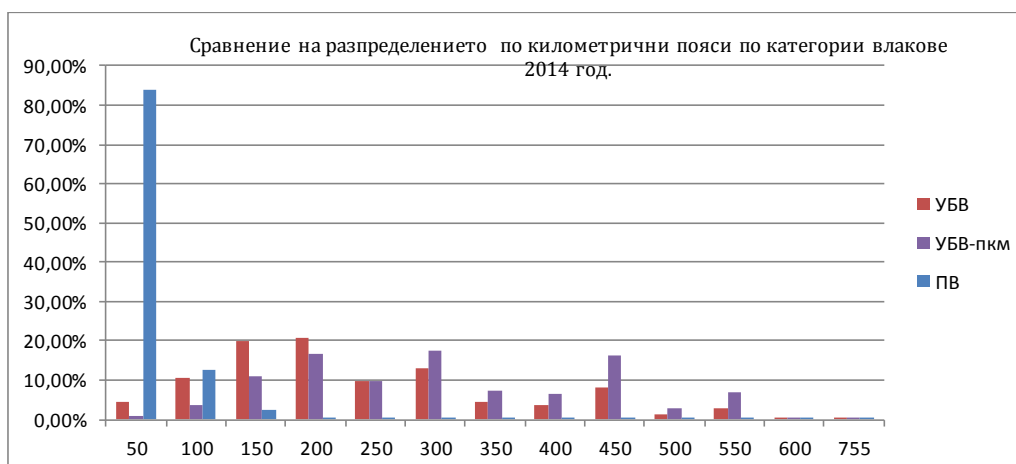
Фигура 4-87 Реализирани пкм. при международни превози за периода 2010-2015 г.

Пазарни сегменти по километрични разстояния (фигура 4-88)

Пътуванията с УБВ за 2014 г. са концентрирани на разстояния от 100 км. до 200 км. (над 41%).

Делът на пътуванията с БВ е най-голям на разстояние до 50 км. (25.17%). На разстояние до 200 км. се реализират 74.25% от пътуванията с БВ.

При пътническите влакове се наблюдава значителен пътничкопоток на къси разстояния до 50 км, при които се формира 83,84 % от целия пътничкопоток с ПВ за 2014 г. Пътуванията с ПВ на разстояния над 100 км. са изключения.



Източник: БДЖ-ПП

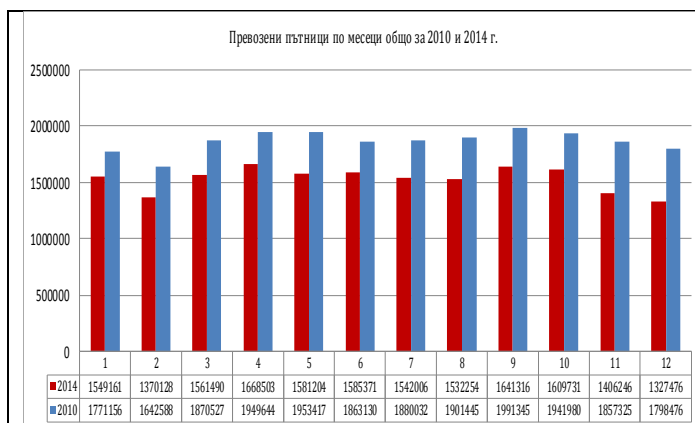
Фигура 4-88 Сравнение на превозите по категории влакове, разпределени по разстояние на пътуванията за 2014 г.

Сегментиране според месечната неравномерност на превозите

Общо за всички категории влакове броят на превозените пътници за 2014 г. е най-голям през април, май, юни, септември и октомври (фигура 4-89)

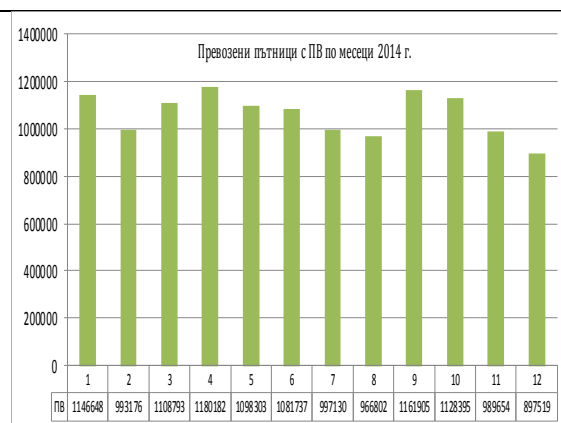
С ПВ най-голям брой превозени пътници с ПВ има през месеците април, май, септември и октомври (фигура 4-90). С БВ и УБВ броят на превозените пътници е най-голям през юни, юли и август (фигура 4-91 и фигура 4-92).

Данните за броя на превозените пътници и за средното пропътувано разстояние показват, че през летните месеци, пътниците пътуват на по-дълги разстояния и предпочитат БВ и УБВ. През останалите месеци от годината се използват основно ПВ на близки разстояния.



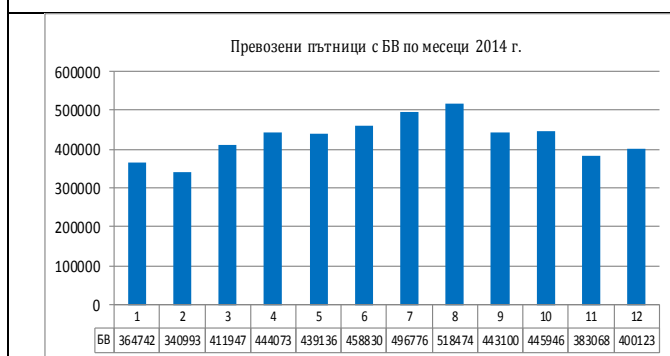
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-89 Общо превозени пътници по месеци за 2010 и 2014 г.



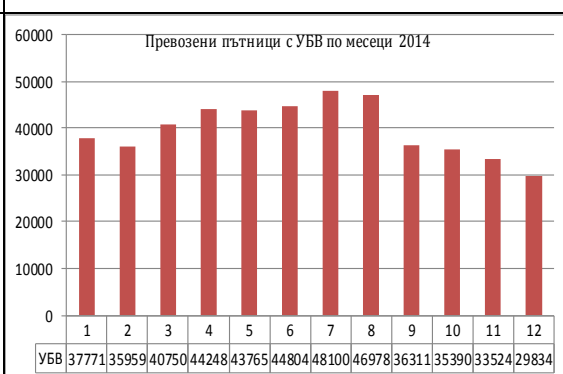
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-90 Превозени пътници с ПВ по месеци за 2014 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-91 Превозени пътници с БВ по месеци за 2014 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-92 Превозени пътници с УБВ по месеци за 2014 г.

Пазарни сегменти по тарифни условия и целеви групи пътници

Превозите според прилаганите тарифни условия се разделят на:

- превози по редовна тарифа;
- превози с увеличени цени и добавки;
- превози с намалени цени(с компенсация от Държавния бюджет);
- безплатни (с компенсация от Държавния бюджет);
- превози с тарифни намаления, предоставяни от БДЖ ЕАД.

На база анализите на пътуванията по тарифни условия⁷ и групи пътници могат да се обобщат следните изводи:

- при пътуванията в клас 1 най-голям относителен дял имат тези по редовна тарифа (35,29%), следвани от пътувания по релационни цени (16,45%). Значителен дял заемат пътуващи с намаление – възрастни, студенти и ученици. Пътуващите с търговски оферти имат сравнително малък дял.
- при пътуванията в клас 2 относителният дял на пътуващите по редовна тарифа е най-голям (24,33%), но е под този за клас 1. Следващите групи по относителен дял са пътуващите с намаление – възрастни, студенти и ученици, както и пътуващи с търговска оферта-Карта „Класик“.

⁷ ИнфраКеър-ТрансКеър”, ДЗЗД „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им.

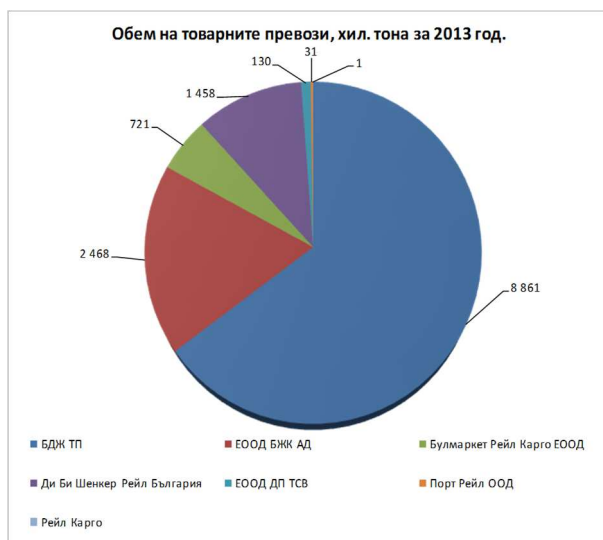
По-голяма част от пътниците - 38,90%, които предпочитат железопътния транспорт са с месечни доходи до 300 лв. Следващата категория пътници, които използват този вид транспорт (35,60%) са с доходи между 300 и 500 лв. Едва 6,30% от пътниците с доходи между 1500 и 2000лв. използват железопътния транспорт.

Голяма част от пътниците с основно образование използват железопътния транспорт (71,40%). 27,20% от пътниците с висше образование са заявили, че използват железопътен транспорт⁸.

- **Сегментиране на товарните превози**

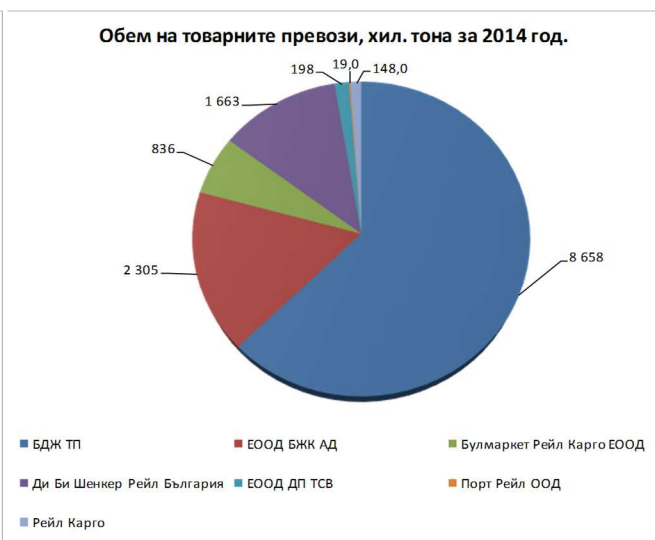
Сегментиране по превозвачи

Обемът на товарните превози от железопътните превозвачи⁹ е представен на фиг. 4-93 и фиг.4-94. Направено е сравнение между 2014 и 2013 г. Пазарен лидер при товарните железопътни превози е БДЖ-ТП. През 2014 г. се наблюдава намаляване на обема превозени товари от БДЖ-ТП и навлизане на нови превозвачи.



Източник: ИА ЖА

Фигура 4-93 Обем на товарните превози за 2013 г.



Източник: ИА ЖА

Фигура 4-94 Обем на товарните превози за 2014 г.

Сегментиране по вид на превоза

Сегментирането по вид на превоза (вътрешно и международно съобщение) и по вида на превозените товари е направено за пазарния лидер-БДЖ-ТП.

Значително по-голям дял от превозите се извършват на вътрешния пазарен сегмент.

Тенденцията, както за вътрешните, така и за международните превози е към намаляване.

⁸ Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето.

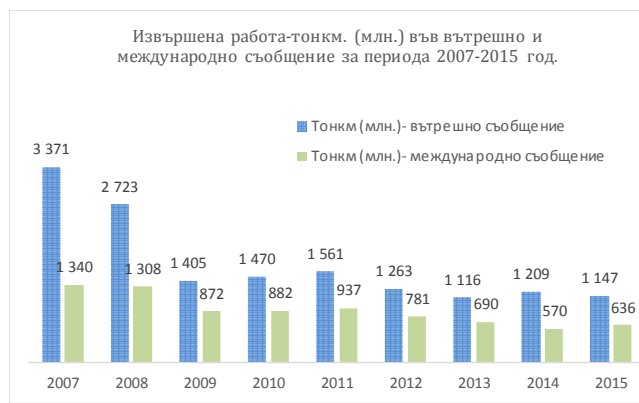
http://www.bgregion.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

⁹ ИА ЖА -Бюлетин за 2015 г.



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-95 Превозени тонове във вътрешно и международно съобщение



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-96 Извършена работа във вътрешно и международно съобщение

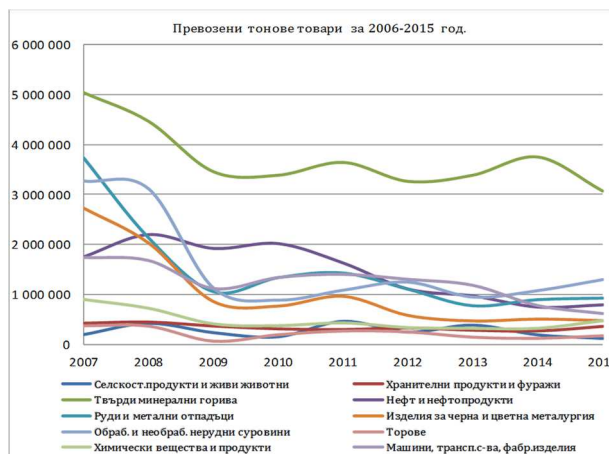
Сегментиране по видове товари

Анализирани са превозите на БДЖ-ТП по товари за периода от 2007 г. до 2015 г. за 10 основни групи товари, представени в таблица 4-12.

Таблица 4-12 Видове товари, класифицирани в 10 групи

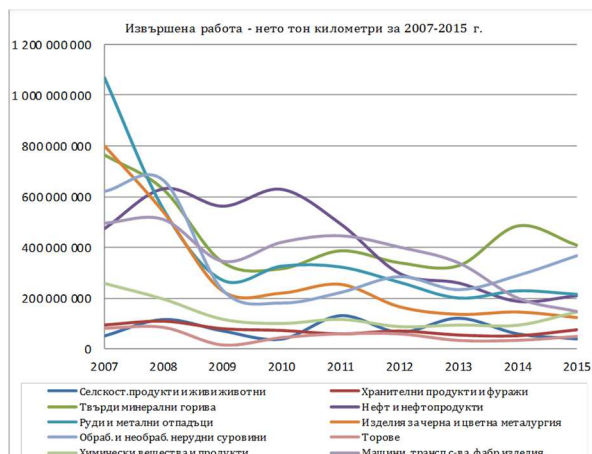
Означение	Видове товари
0	Селскостопански продукти и живи животни
1	Хранителни продукти и фуражи
2	Твърди минерални горива
3	Нефт и нефтопродукти
4	Руди и метални отпадъци
5	Изделия за черна и цветна металургия
6	Обработени и необработени нерудни суровини
7	Торове
8	Химически вещества и продукти
9	Машины, транспортни средства, фабр. изделия

За 2014 г. спрямо 2013 г. има увеличение на превозените товари от следните групи: 2- твърди минерални горива, 4- руди и метални отпадъци, 5-изделия на черна и цветна металургия и 6 – обработени и необработени нерудни суровини. Обема на превозените товари от другите групи е намалял. При сравнение на превозените товари по групи за 2015 г. спрямо 2014 г. се забелязва увеличение на превозените тонове товари от следните групи: 3- нефт и нефтопродукти, 4- руди и метални отпадъци, 6 – обработени и необработени нерудни суровини, 7 – торове и група 8 – химически вещества и продукти.



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-97 Превозени тонове товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г. по 10 вида товари.



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-98 Реализирани тонкм. от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г. по 10 вида товари.

Качество на транспортните услуги

Качество на товарните превози

Качеството на транспортната услуга е оценено посредством функция на полезност¹⁰. Полезността за клиентите, ползващи товарни железопътни превозни услуги, е представена като функция¹¹ от следните показатели: скорост; честота; цена; вместимост (капацитет на подвижния състав); гъвкавост; достъпност; надеждност; сигурност. За тези показатели са определени стойности по скала от 0 до 5 на база направени анкетни проучвания чрез интервюта на определените пет целеви групи. Максималната стойност на функцията на полезност е 40 и отговаря на предоставяне на услуга с отлично качество.

Стойностите на отделните показатели включени във функцията на полезност за товарния железопътен транспорт за 2015 г. са показани на фигура 4-99.

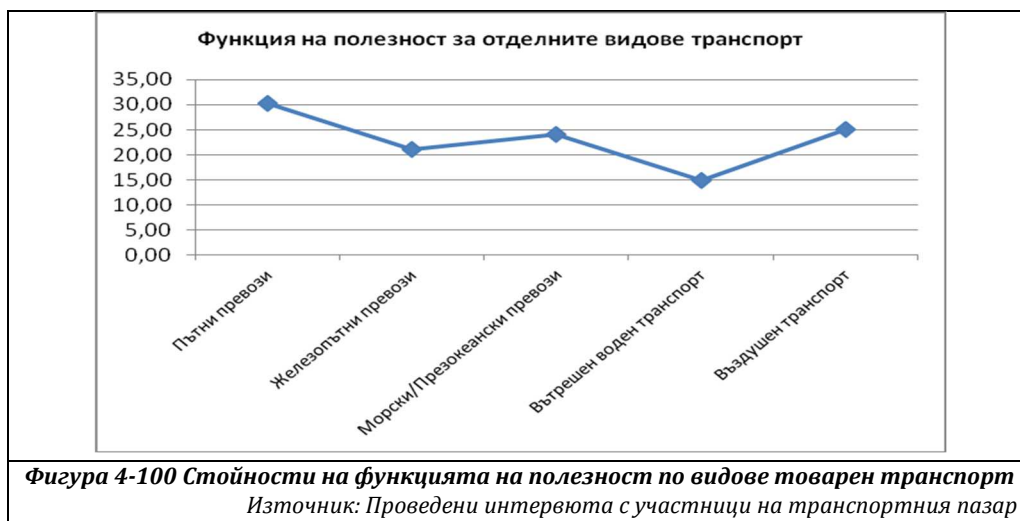


При железопътния товарен транспорт, най-високи стойности имат показателите вместимост, сигурност, цена и надеждност а най-ниски са показателите гъвкавост и честота.

Получените стойности за функцията на полезност по видове транспорт на база проведените анкетни проучвания за 2015 г., са показани на фиг. 4-100.

¹⁰ Razmov T. K., Varadinova J. E., Quality analysis of transport services, Научно списание "Механика, транспорт, комуникации", С., бр. 3, 2013.

¹¹ Варадинова-Милкова Ю., „Модел за устойчиво развитие на железопътната инфраструктура“, дисертационен труд, С., ВТУ"Т. Каблешков", 2014



Стойността на функцията на полезност за товарния железопътен транспорт – 21,14 показва, че предлаганите услуги са на ниво „Задоволително“.

Основните потенциални решения, които биха подобрили мотивацията на потребителите да избират железопътния транспорт са следните:

- изграждане на интермодални терминали, управлявани от интермодални оператори;
- Възстановяване на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове;
- модернизация на инфраструктурата с минимални щети на операторите чрез предварително договаряне на експлоатационни схеми и компенсация на превозвачите в периода на тази реконструкция;
- съгласуване с автомобилния транспорт (железопътния транспорт да се съобрази с автомобилния за пътническите превози);
- засилване ролята на Държавата в регулационния процес;
- развитие на комбинирания транспорт;
- инвестиции в инфраструктура;
- държавна политика за развитие на железопътния транспорт;
- инвестиции в подвижен състав;
- повече гъвкавост;
- повишаване качеството на услугите;
- внедряване на съвременна осигурителна техника и култура на обслужването;
- поетапно подобряване на националната железопътна мрежа, мостове, тунели, ел. съоръжения, система за управление на железопътното движение;
- покриване на допълнителните разходи за дизел, ел. енергия и такса разпределение за преминаването по обиколни маршрути от ДП НКЖИ по време на пълно прекъсване на движението по основни маршрути с цел провеждане на ремонтни дейности по железопътната инфраструктура и прилежащите съоръжения. Транспониране на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС, която създава законово основание за компенсиране и отразяване на европейските изисквания в Закона за железопътния транспорт;
- задържане ръста на инфраструктурните такси и повишаване ефективността на системата за управление;
- публично-частно партньорство;
- завишен контрол на качеството;
- въвеждане на критерии за предоставяне на еднакви възможности за приемане на превоз на генерални и специални товари при условие, че се приемат за превоз и други, избягвани и ниско тарифни превози;
- либерализация на пазара;

- за привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе;
- ускоряване на доставките;
- повишаване на компетентността на служителите;
- извършване на групажни превози;
- оптимизация на железопътната мрежа осигуряваща по-висока скорост;
- подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;
- подобряване маркетинговата политика в търговските и държавни предприятия в сектора.

Качество на пътническите превози

Полезността за пътниците, ползващи железопътен транспорт е представена като функция от следните показатели: скорост; честота; цена; вместимост (капацитет на подвижния състав); комфорт; достъпност.

Стойностите на функцията на полезност за пътническия железопътен транспорт за периода 2010-2015 г. са представени в табл. 4-13. Най-голяма е стойността на функцията за полезност на автомобилния пътнически транспорт, следвана от автобусния и железопътния транспорт. В резултат на направения анализ ,може да се каже, че качеството на предоставяните пътнически железопътни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност. За 2014 г. стойността на функцията е 18,53, което по скалата за оценка означава, че предоставяните услуги са с „Добро“ качество.

Таблица 4-13 Стойности на функцията на полезност

Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Автомобилен	29	29,04	29,06	29,07	29,08	29,09
Автобусен	22,04	21,74	21,44	21,18	20,97	20,79
Железопътен	19,29	18,98	18,82	18,68	18,53	18,39

И при двата вида сухоземен транспорт – железопътен и автобусен, пазарните дялове намаляват за сметка на използването на леки автомобили. За повечето хора функцията на полезност има най-високи стойности, при използване на леки автомобили въпреки по-високата цена на придвижването.

Наблюдаваното намаляване на стойностите на функцията на полезност за пътниците, ползващи железопътен транспорт е в резултат основно на вместимостта поради недостиг на изправни вагони и локомотиви и намаляване на комфорта на пътуване поради остарелия вагонен парк и липсата на вагон ресторанти и бюфет.

Основните проблеми влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени 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 мултимодалния 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; премахване или реорганизация на услугите и връзките без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и други.

• Либерализация на железопътния транспортен пазар

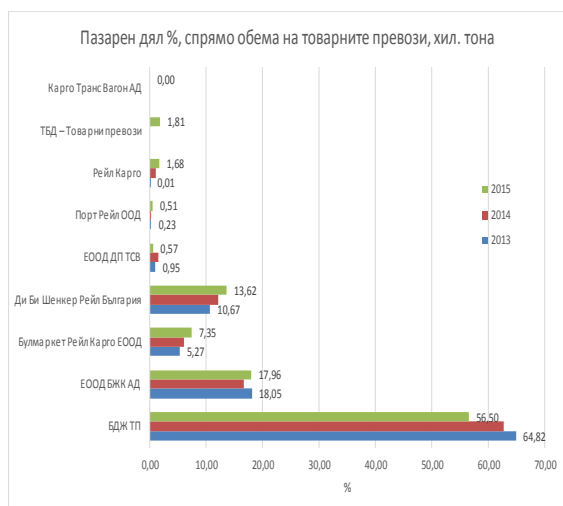
Товарни превози

Оценка на степента на либерализация е направена чрез следните показатели:

- Брой на лицензираните железопътни оператори;
- Пазарни дялове на железопътните оператори;
- Коефициент на концентрация ;
- Индекс на Херфиндал-Хиршман (ННІ);
- Крива на концентрация ;
- Крива на Лоренц;

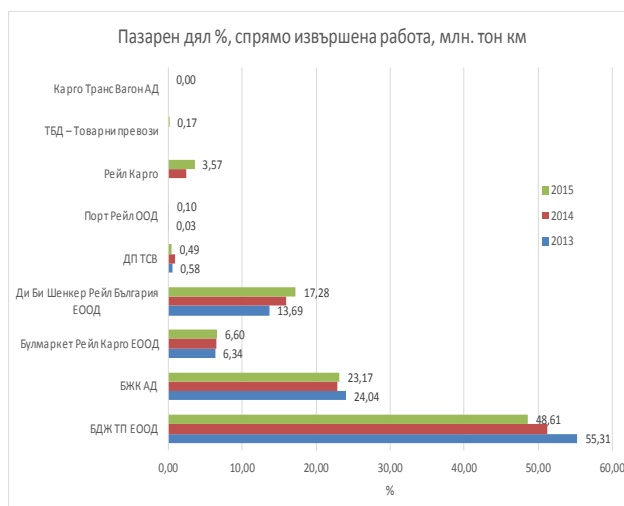
Лицензираните железопътни превозвачи за товарни превози в България, според официалните бюлетини на Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация“ са общо 13: „Българска железопътна компания“ АД; „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД; „Газтрейд“ АД; „ДиБи Карго България“ ЕООД; „Експрес Сервиз“ ООД; Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване“; „КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ“ АД; „Порт Рейл“ ООД; „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД; „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД; „ТБД – Товарни превози“ ЕАД; „ПИМК Рейл“ ЕАД; „МиниМарица-Изток“ ЕАД.

Пазарните дялове на участниците на железопътния транспортен пазар са определени за извършената работа в млн. Тонкилометри (фигура 4-101) и за превозени количества товари (фигура 4-102).



Фигура 4-101 Пазарни дялове, % на база обем на товарните превози

Източник: Бюлетини на ИАЖА от 2013-2015 г.



Фигура 4-102 Пазарни дялове, % на база извършена работа

Източник: Бюлетини на ИАЖА от 2013-2015 г.

През 2015 г. лидер на пазара е „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД с пазарен дял 56,50 % (обем на товарните превози), като се наблюдава намаляване на пазарния дял за 2015 спрямо 2013 с 8,32 %. Увеличение на пазарния дял имат Булмаркет Рейл Карго ЕООД с 2,08 %, Ди Би Шенкер Рейл България с 2,95 % и Рейл Карго с 1,67 %.

Пазарният дял на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, изчислен на база извършена работа е 48,61 % за 2015 г. Намаляването на пазарния дял за 2015 спрямо 2013 е с 6,7 %. Леко намаляване на пазарния дял за 2015 спрямо 2013 се забелязва и при: БЖК АД с 0,87 % и ДП ТСВ с 0,09. Увеличение на пазарния дял има при: „Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД“ с 3,59 % и Рейл Карго с 3,57. При останалите превозвачи също има леко увеличаване на пазарния дял.

Стойностите на показателите за концентрация на товарния железопътен пазар (таблица 4-14), показват, че пазарът на товарни железопътни услуги е слабо конкурентен с високо ниво на концентрация.

Таблица 4-14 Стойности на показателите за оценка на концентрацията на пазара

Година	Коефициент на концентрация					
	CR4	CR3	HHI	CR4	CR3	HHI
	За обем на превозите			За извършена работа		
2013	98,81	95,54	4670	99,38	93,04	3865
2014	97,37	91,32	4384	96,53	90,02	3448
2015	95,43	88,08	3761	95,66	89,06	3255

През 2015 г. степента на концентрация е по-ниска спрямо 2013 г., което се дължи на навлизане на нови превозвачи на пазара и намаляване на пазарния дял на лидера „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД.

Пътнически превози

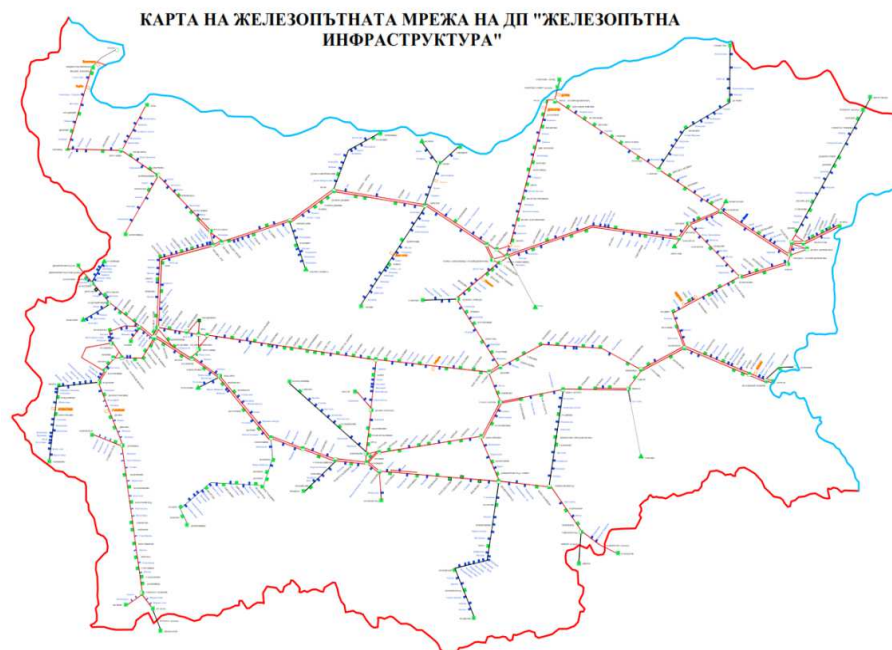
На пазара за пътнически железопътни превози оперира само един превозвач и липсва конкуренция. След обявяване на търг за пътнически превози като единствен кандидат се явява „БДЖ-Пътнически превози“, с който е сключен договор за 15 години. Чрез този договор се възлага на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да изпълнява задълженията на държавата за предоставяне на обществени услуги, които се субсидират от държавния бюджет. Участието на железопътния транспорт на пазара на пътническите превози показва непрекъснат спад. Конкурентоспособността на развитието на железницата спрямо другите видове транспорт намалява.

4.3.4 ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Наличност

Общата разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа е 6 474 км. Средната гъстота на железопътната мрежа е 58,9 км/1000 км² територия.

На Фигура 4-103 е представено разпределението на жп линии на територията на страната.



Източник: Референтен документ на ДП НКЖИ, 2016-2017

Фигура 4-103 Карта на железопътната мрежа на Р. България

Таблица 4-15 представя дяловото разпределение на единични, двойни и теснопътни жп линии, както и на гаровите коловози.

Таблица 4-15 Дялово разпределение на видовете жп линии

Параметър	Дължина, км	Относителен дял
	2015	%
Обща разгъната дължина (км)	6 475	100.0
Единични жп линии (км)	2 906	45
Двойни жп линии (км)	1 976	30.5
Теснопътни жп линии (км)	125	1.9
Гарови коловози (км)	1 467	22.7
Гарови коловози 1435 mm	1 439	22.2
Гарови коловози 760 mm	13	0.2
Гарови коловози 1520 mm	15	0.2

Източник: Доклад на поделение ЖПС на ДП НКЖИ

Общата дължина на електрифицираните железопътни линии е 4712 километра (около 73%), в това число единични и двойни линии и гарови коловози.

Като част от железопътната инфраструктура в експлоатация са също така:

- Жп стрелки – 6 300 бр.
- Жп тунели – 186 бр. с обща дължина 47,9 км
- Жп мостове – 1 003 бр. с обща дължина 42,8 км
- Прелези - 764 бр.

Таблица 4- 16 Железопътни линии, част от TEN-T мрежата

№ на жп линия	Направление на жп линия
Железопътни линии част от основната TEN-T мрежа	
1	Калотина-запад (държавна граница с Р. Сърбия) - София - Пловдив -Димитровград - Свиленград (държавни граници с Република Гърция и Република Турция)
2	София - Мездра-Горна Оряховица
4	Русе (държавната граница с Румъния) - Горна Оряховица - Дъбово - Тулово - Стара Загора - Михайлово - Димитровград
5	София - Владая - Радомир - Дупница - Кулата (държавната граница с Република Гърция)
6	Радомир - Гюешево (държавната граница с Република Македония)
7	Мездра - Видин
8	Пловдив - Филипово -Бургас
Железопътни линии част от разширената TEN-T мрежа	
2	Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна
3	Карнобат - Комунари - Синдел разпределителна - Варна фериботна - Разделна
9	Русе - Каспичан

Източник: РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1315/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа

Таблица 4-17 Дължина на железопътната мрежа част от TEN-T мрежата

Дължина на железопътната мрежа част от TEN-T мрежата, км		
Мрежа	Дължина (км)	Относителен дял (%)
Основна TEN-T мрежа	2 242	45.9
Разширена TEN-T мрежа	845	17.3
Извън обхвата на TEN-T мрежата	1795	36.8

В железопътната мрежа има 299 железопътни гари, 16 разделни поста и 379 спирки.

• Гранични преходи¹²

- с Република Турция – железопътен граничен преход Свиленград – Капъкуле с разменна гранична гара Капъкуле и гранична гара Свиленград;

¹² Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура /Референтен документ 2016-2017/

- **с Република Гърция:**
 - железопътен граничен преход Свиленград – Дикея с разменна гранична гара Свиленград и гранична гара Дикея;
 - железопътен граничен преход Кулата – Промахон с разменна гранична гара Кулата и гранична гара Промахон;
- **с Република Сърбия** – железопътен граничен преход Драгоман – Димитровград ЖС с обща гранична гара Димитровград ЖС и гранични гари Драгоман и Калотина запад;
- **с Република Румъния:**
 - железопътен граничен преход Русе – Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север;
 - железопътен граничен преход Кардам – Негру вода с разменна гранична гара Негру вода и гранична гара Кардам;
 - железопътен граничен преход Видин-Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия;
- **Фериботен комплекс Варна** – осигурява транспортиране на жп вагони през Черно море към други пристанища;
- **с Република Македония** – нямаме железопътна връзка.
 - **Пристанища**
- Пристанища на Черно море, които имат връзка с железопътната мрежа на Република България са Варна и Бургас.
- Пристанища на река Дунав, които имат връзка с железопътната мрежа на Република България са: Видин, Лом, Свищов, Русе Север и Русе Запад.

Състояние

При анализа на железопътната инфраструктура се установява недостатъчна интеграция на националната железопътна 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.

Има недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността.

Железопътната мрежа има голям капацитет, който не се използва от железопътните превозвачи. Определящ индикатор за ефективността на мрежата, за нейната роля и значимост за транспортната система на страната са скоростните условия, залежали в основата на Графика за движение на влаковете (ГДВ). Като основни изводи могат да се направят:

- с проектна скорост се експлоатира само 38,8% от разгънатата дължина на главните линии;
- преобладаващият скоростен диапазон е 60÷80 км/ч – 41,0% от разгънатата дължина на главните линии;
- скоростен диапазон 80÷100 км/ч – 24,4% от разгънатата дължина на главните линии;
- скорост под 60 км/ч позволяват 17,4% от разгънатата дължина на основните направления
- скорост над 100 км/ч позволяват едва 17,2% от разгънатата дължина на основните направления.

Тези данни показват, че средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа, което е причина за ниското качество на предлаганата услуга.

Изведени са по-важните проблеми, идентифицирани при анализа на железопътната инфраструктура:

Железен път и съоръжения

При железопътната инфраструктура, в частта ѝ железен път и съоръжения се констатира следните основни проблеми:

- Наблюдава се съществена разлика в проектната и реалната експлоатационна скорост по главните жп линии - показател за фактическото състояние на железния път.
- Допустимото максимално натоварване 23 т/ос, за отделни участъци е ограничено до 22 т/ос.
- Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа, което е причина за ниското качество на предлаганата услуга.
- Лошо физическо състояние на активите, изоставане на основните ремонти по основните направления в мрежата в участъци с обща дължина от порядъка на 1 700 км.
- Не се извършва редовно измерване на геометрията на железния път по главните жп линии в натоварено състояние - последното актуално измерване на геометрията на железния път по главните жп линии в натоварено състояние с пътеизмерителна мотриса EM-120 „Plasser&Theurer“ е от края на 2013 г.
- Провежда се политика предимно към подновяване и/или ремонтиране на отделни отсечки, което не променя като цяло превозната способност на българската железница.
- Все още се използват застаряващи и вече остарели технологии, изискващи висока численост на персонала и големи материални разходи.

Енергосъоръжения

При жп инфраструктурата, в частта ѝ контактна мрежа и тягови подстанции се констатира следните основни проблеми:

- Средният жизнен цикъл за контактната мрежа е 30 г.- след този срок разходите за експлоатация в повечето случаи надвишават разходите за ново изграждане.
- Съоръженията в тяговите подстанции са морално и физически остарели с ниска надеждност, изискващи чести ремонти и много средства.
- Промяна на статута на много експлоатационни пунктове през последните две години, като някои са обособени като разделни постове, а други като спирки. В тези експлоатационни пунктове се налага преустройство на контактната мрежа поради демонтирането на стрелки и коловози и невъзможност да се достигне до съоръженията на контактната мрежа, заради запълнени коловози от гариран подвижен състав, при отстраняване на повреди - води до увеличаване на времето за отстраняване на повредите и увеличение на времезакъснението на влаковете.
- Увеличение на повредите по релсовите самоходни специализирани машини през последните години.

Осигурителна техника и телекомуникации

При жп инфраструктурата, в частта ѝ осигурителна и телекомуникационна техника се констатира следните основни проблеми:

- Граничният технически ресурс на релейните гарови централизации е изчерпан - рискът от опасен отказ нараства поради продължителен срок на експлоатация, отсъствие на резервна апаратура, недостатъчен персонал за техническо обслужване.
- При осигуряване безопасността на движение на влаковете осезаемо участие на човешкия фактор (при гари без централизации, с ПВУ и РУКЗ) има в около 30% от гарите по цялата жп мрежа и в около 20% от гарите по основната жп мрежа без отклоненията;
- В около 59% от гарите по цялата жп мрежа и в около 68% от гарите по основната жп мрежа без отклоненията, участието на човешкия фактор е минимизирано до разумния предел, който клони към нула, но основният дял на релейните гарови централизации е с реализиран срок на експлоатация в диапазона 35-57 години, докато при ЕМЦ и РУКЗ този срок надхвърля 50 и достига 80 г.;
- Пресъоръжаването на гарите от основните линии със съвременни системи гарови централизации (МКЦ) се извършва с много бавни темпове;
- Една от констатациите, които правят впечатление във връзка със закриване на експлоатационни пунктове, се отнася до закриване на гари, съоръжени с МРЦ, при което съседни гари, съоръжени, например с РУКЗ, остават действащи;

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

- Основната съоръженост на телекомуникациите е на много ниско технологично ниво, предвид темповете на развитие в тази област и въведените нови технологии.
- Работата на телекомуникационните системи е затруднена от честите кражби, ниската им пропускателна способност и физическата им амортизация при 24-часова ежедневна експлоатация за период вече повече от 10 години.
- Морално и физически остарели магистрални кабели, с влошени параметри поради кражби и дават чести дефекти.

Капацитет на елементите на железопътната инфраструктура и оценка на нивото на предлагане на транспортни услуги

От анализа на наличния капацитет и нивото на предлаганите услуги се установява, че повечето от железопътните участъци разполагат с голям капацитет.

Таблица 4-18 НПС и МПС за денонощие за железопътните участъци от железопътната мрежа на България за обикновен неуспореден и частично пакетен ГДВ

Пропускателна способност			НПС			МПС							
Междугария	Брой пътя	Дължина	ПВ	ТВ	Общо НПС	МПС при неуспореден график общо	Резерв на МПС	МПС - тов. превози	МПС - пътн. превози	МПС при ну чп график общо	Резерв на МПС	МПС - тов. превози	МПС - пътн. превози
София – Димитровград ЖС (София - Драгоман; Драгоман - Димитровград ЖС)													
Сливница - Алдомировци	1	7.65	18	33	51	84	39.29%	54	30	88	42.05%	57	31
Драгоман - Калотина	1	11.72	4	29	33	65	49.23%	57	8	70	52.86%	62	8
София – Пловдив (София - Септември; Септември - Пловдив)													
Костенец - Белово	2	18.633	34	18	52	89	41.57%	31	58	139	62.59%	45	94
Септември - Пазарджик	2	16.156	18	18	36	94	61.70%	47	47	145	75.17%	69	76
Пловдив – Свиленград (Пловдив - Димитровград, Димитровград - Свиленград)													
Караджалово - Ябълково	1	11.005	18	16	34	67	49.25%	32	35	72	52.78%	34	38
Харманли - Любимец	1	16.277	10	26	36	52	30.77%	38	14	58	37.93%	42	16
Русе – Горна Оряховица													
Иваново - Две Мозили	1	15.578	18	13	31	50	38.00%	21	29	56	44.64%	24	32
Горна Оряховица – Димитровград (Горна Оряховица - Стара Загора, Стара Загора - Михайлово, Михайлово - Димитровград)													
Плачковци - Кръстец	1	16.654	19	7	26	39	33.33%	10	29	44	40.91%	12	32
Змейово - Стара Загора	1	14.069	21	9	30	44	31.82%	13	31	50	40.00%	15	35
Михайлово - Меричлери	1	17.115	6	10	16	32	50.00%	20	12	37	56.76%	23	14
София – Кулата (София - Перник, Перник - Радомир, Радомир - Дупница, Дупница - Кулата)													
Драгичево - Перник - Разпред.	1	5.987	49	2	51	72	29.17%	3	69	77	33.77%	3	74
Кракра - Батановци	1	5.216	25	2	27	119	77.31%	9	110	121	77.69%	9	112
Дяково - Дупница	1	10.16	16	16	32	70	54.29%	35	35	75	57.33%	38	37
Черниче - Пею Яворов	1	15	10	4	14	44	68.18%	13	31	50	72.00%	14	36
София – Мездра													
Лакатник - Елисейна	2	14.568	51	7	58	97	40.21%	12	85	144	59.72%	17	127
Мездра – Видин (Мездра - Бойчиновци, Бойчиновци - Брусарци, Брусарци - Видин)													
Ракево - Бойчиновци	1	10.48	18	6	24	64	62.50%	16	48	70	65.71%	18	52
Мърчево - Медковец	1	22.138	14	4	18	38	52.63%	8	30	42	57.14%	9	33
Дреновец - Орешец	1	21.619	8	2	10	37	72.97%	7	30	43	76.74%	9	34
Илиянци - Зимница													
Клисура - Христо Даново	1	14.322	21	14	35	58	39.66%	23	35	64	45.31%	26	38
Тъжа - Сахрене	1	11.371	20	15	35	48	27.08%	20	28	53	33.96%	23	30
Пловдив - Бургас (Пловдив - Стара Загора, Стара Загора - Зимница, Зимница - Карнобат, Карнобат - Бургас)													
Скуtare - Белозем	1	16.688	27	11	38	55	30.91%	16	39	59	35.59%	17	42
Нова Загора - Коньово	1	11.985	24	14	38	72	47.22%	26	46	79	51.90%	30	49
Церковски - Карнобат	2	13.718	31	30	61	126	51.59%	31	95	168	63.69%	41	127
Черноград - Айтос	2	15.329	34	20	54	127	57.48%	24	103	168	67.86%	23	145
Карнобат - Синдел													
Подвис - Завет	1	16.055	21	23	44	54	18.52%	28	26	61	27.87%	32	29
Мездра – Горна Оряховица													
Мездра изток - Роман	1	18.865	25	7	32	46	30.43%	10	36	51	37.25%	11	40

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Горна Оряховица - Синдел (Горна Оряховица - Каспичан, Каспичан - Синдел)												
Търговище - Хан Крум	2	31.293	19	6	25	67	62.69%	16	51	122	79.51%	95
Каспичан - Провадия	2	29.696	33	18	51	69	26.09%	24	45	124	58.87%	83
Русе разпр. - Каспичан												
Хитрино - Плиска	1	19.77	23	12	35	38	7.89%	13	25	43	18.60%	28
Филипово - Карлово												
Долна Махала - Баня	1	17.535	16	2	18	46	60.87%	5	41	52	65.38%	46

Таблица 4-19 Максимална превозна способност

Междугария	МПС						Максимална превозна способност в тона за година					
	МПС при ну график общо	Резерв на МПС	МПС - тов. превози	МПС при ну чп график общо	Резерв на МПС	МПС - тов. превози	Макс. прев. спос. при ну график общо (350 т.на влак)	Макс. прев. спос. при ну чп график общо (350 т.на влак)	Макс. прев. спос. при ну график общо (700 т.на влак)	Макс. прев. спос. при ну чп график общо (700 т.на влак)		
София - Димитровград ЖС (София - Драгоман; Драгоман - Димитровград ЖС)												
Сливница - Алдомировци	84	39.29%	54	88	42.05%	57	6 898 500	7 281 750	13 797 000	14 563 500		
Драгоман - Калотина	65	49.23%	57	70	52.86%	62	7 281 750	7 920 500	14 563 500	15 841 000		
София - Пловдив (София - Септември; Септември - Пловдив)												
Костенец - Белово	89	41.57%	31	139	62.59%	45	3 960 250	5 748 750	7 920 500	11 497 500		
Септември - Пазарджик	94	61.70%	47	145	75.17%	69	6 004 250	8 814 750	12 008 500	17 629 500		
Пловдив - Свиленград (Пловдив - Димитровград, Димитровград - Свиленград)												
Караджалово - Ябълково	67	49.25%	32	72	52.78%	34	4 088 000	4 343 500	8 176 000	8 687 000		
Харманли - Любимец	52	30.77%	38	58	37.93%	42	4 854 500	5 365 500	9 709 000	10 731 000		
Русе - Горна Оряховица												
Иваново - Две Мозили	50	38.00%	21	56	44.64%	24	2 682 750	3 066 000	5 365 500	6 132 000		
Горна Оряховица - Димитровград (Горна Оряховица - Стара Загора, Стара Загора - Михайлово, Михайлово - Димитровград)												
Плачковци - Кръстец	39	33.33%	10	44	40.91%	12	1 277 500	1 533 000	2 555 000	3 066 000		
Змейово - Стара Загора	44	31.82%	13	50	40.00%	15	1 660 750	1 916 250	3 321 500	3 832 500		
Михайлово - Меричлери	32	50.00%	20	37	56.76%	23	2 555 000	2 938 250	5 110 000	5 876 500		
София - Кулата (София - Перник, Перник - Радомир, Радомир - Дупница, Дупница - Кулата)												
Драгичево - Перник - Разпред.	72	29.17%	3	77	33.77%	3	383 250	383 250	766 500	766 500		
Кракра - Батановци	119	77.31%	9	121	77.69%	9	1 149 750	1 149 750	2 299 500	2 299 500		
Дяково - Дупница	70	54.29%	35	75	57.33%	38	4 471 250	4 854 500	8 942 500	9 709 000		
Черниче - Пею Яворов	44	68.18%	13	50	72.00%	14	1 660 750	1 788 500	3 321 500	3 577 000		
София - Мездра												
Лакатник - Елисейна	97	40.21%	12	144	59.72%	17	1 533 000	2 171 750	3 066 000	4 343 500		
Мездра - Видин (Мездра - Бойчиновци, Бойчиновци - Брусарци, Брусарци - Видин)												
Ракево - Бойчиновци	64	62.50%	16	70	65.71%	18	2 044 000	2 299 500	4 088 000	4 599 000		
Мърчево - Медковец	38	52.63%	8	42	57.14%	9	1 022 000	1 149 750	2 044 000	2 299 500		
Дреновец - Орешец	37	72.97%	7	43	76.74%	9	894 250	1 149 750	1 788 500	2 299 500		
Илиянци - Зимница												
Клисура - Христо Даново	58	39.66%	23	64	45.31%	26	2 938 250	3 321 500	5 876 500	6 643 000		
Тъжа - Сахрене	48	27.08%	20	53	33.96%	23	2 555 000	2 938 250	5 110 000	5 876 500		
Пловдив - Бургас (Пловдив - Стара Загора, Стара Загора - Зимница, Зимница - Карнобат, Карнобат - Бургас)												
Скутари - Белозем	55	30.91%	16	59	35.59%	17	2 044 000	2 171 750	4 088 000	4 343 500		
Нова Загора - Коньово	72	47.22%	26	79	51.90%	30	3 321 500	3 832 500	6 643 000	7 665 000		
Церковски - Карнобат	126	51.59%	31	168	63.69%	41	3 960 250	5 237 750	7 920 500	10 475 500		
Черноград - Айтос	127	57.48%	24	168	67.86%	23	3 066 000	2 938 250	6 132 000	5 876 500		
Карнобат - Синдел												
Подвис - Завет	54	18.52%	28	61	27.87%	32	3 577 000	4 088 000	7 154 000	8 176 000		
Мездра - Горна Оряховица												
Мездра изток - Роман	46	30.43%	10	51	37.25%	11	1 277 500	1 405 250	2 555 000	2 810 500		
Горна Оряховица - Синдел (Горна Оряховица - Каспичан, Каспичан - Синдел)												
Търговище - Хан Крум	67	62.69%	16	122	79.51%	27	2 044 000	3 449 250	4 088 000	6 898 500		
Каспичан - Провадия	69	26.09%	24	124	58.87%	41	3 066 000	5 237 750	6 132 000	10 475 500		
Русе разпр. - Каспичан												
Хитрино - Плиска	38	7.89%	13	43	18.60%	15	1 660 750	1 916 250	3 321 500	3 832 500		
Филипово - Карлово												
Долна Махала - Баня	46	60.87%	5	52	65.38%	6	638 750	766 500	1 277 500	1 533 000		

Има голяма разлика между допустимите скорости и заложените в нормативния ГДВ технически скорости. Това е така поради факта, че железопътната инфраструктура предлага експлоатационни условия (високи допустими скорости и капацитет), които не могат да бъдат ефективно използвани от пътническия и товарните превозвачи. Превозвачите не разполагат с подвижен състав, който може да се възползва от предлаганите от железопътната инфраструктура условия за превоз.

Увеличените допустими скорости до 160 км/ч за пътническите влакове и до 120 км/ч за товарните влакове в железопътните участъци, в които се реализират проекти за рехабилитация или модернизация не могат да подобрят железопътната услуга, ако не се подобрят техническите характеристики на подвижния състав на железопътните превозвачи. Капацитетът се определя от техническите скорости, а те зависят от подвижния състав.

Част от гарите в междугарията са закрити за движение и са превърнати в спирки. Това не намалява достъпността до пътнически железопътни услуги. Капацитетът се намалява, но наличието на голям резерв, който продължава да се увеличава (железопътният трафик продължава да намалява) не оказва негативно въздействие върху експлоатационната дейност. Част от гарите са закрити за службите по движение за част от денонощието, което намалява капацитета. Железопътният трафик се е нагодил спрямо тези ограничения, което се вижда от денонощния времеви профил на железопътния трафик.

Железопътните превозвачи не използват всички заявени в нормативния ГДВ трасета. Има неизпълнение на ГДВ. Това е негативно от гледна точка на планирането на работата на железопътната инфраструктура. Планират се по-големи ресурси за осигуряване на движението и неговата безопасност отколкото са необходими.

Ниското качество и възможности на подвижния железопътен състав пречи за иновативното развитие на железопътната инфраструктура. Липсата на оборудване в локомотивите за ERTMS пречи за въвеждането в експлоатация и нормално функциониране на това оборудване.

Извършваните промени в железопътната мрежа са свързани и с управлението на капацитета. До този момент това са нискотехнологични решения. Необходимо е, въпреки големия резерв, да се извърши технологично обновяване на методите за управление на капацитета на мрежата. Това би имало и икономически ефект.

Разходи за експлоатация и поддържане

За периода 2007 – 2014 год. е налице недостиг във финансирането на експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура. Средните стойности на недостатъчното финансиране за периода са определени при 25% и 30% преки разходи и са между 25 и 96 млн. лева годишно. При допускане, че преките разходи за минималния пакет за достъп са 27.5% от пълните разходи, дефицитът за периода 2007 – 2014 г. е средно около 58 млн. лева годишно

4.3.5 ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

На територията на страната оперират 282 дизелови и 285 електрически локомотива. От дизеловите локомотиви 73% са собственост на "Холдинг БДЖ" ЕАД (5%), БДЖ ПП ЕООД (27%) и БДЖ ТП ЕООД (41%). От електрическите локомотиви 76% са собственост на "Холдинг БДЖ" ЕАД (5%), БДЖ ПП ЕООД (43%) и БДЖ ТП ЕООД (28%).

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.

Собственост на "Холдинг БДЖ" ЕАД и БДЖ ТП ЕООД са 70% от товарните вагони в мрежата. Налице е ниска ефективност на използването на товарните вагони, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег. БДЖ ПП ЕООД притежава общо 381 пътнически вагона, 280 бр. от които са на възраст над 26 години.

Значителен дял от подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация.

4.3.6 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

Безопасността и сигурността са от основна важност за всяка транспортна система. Потребителите на транспортни услуги очакват транспортния процес да бъде безопасен. На европейско ниво, една от ролите на Европейската комисия е да отговори на тези очаквания като гарантира, че в целия ЕС са създадени необходимите стандарти за безопасност и сигурност във всички видове транспорт.

Значението на въпросите на сигурността и безопасността се засили значително в последните години, предвид нестабилната международна обстановка и повишената опасност от терористични действия в международен аспект.

При анализа на безопасността и сигурността на железопътния транспорт се установяват следните проблеми от нормативен и експлоатационен характер:

- 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 прилагат разработена СУБ;
- 30 % от случаите на дерайлирования за 2013 и 2014 г., са възникнали поради нарушени геометрични и динамични параметри на железния път. Основни причини са:
 - намален производствен капацитет на персонала отговорен за текущото поддържане на железния път и ниска производителност;
 - ниска производителност и неспособване да се отстраняват текущите нередности по железния път;
 - железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори не се обезпечават с необходимите финансови ресурси за текущо поддържане на железния път, поради недостатъчни средства което се просрочват плановите ремонти и се влошават техническите и експлоатационни. За ремонт, поддръжка, рехабилитация и модернизация на тези линии не са предвидени средства по оперативните програми.
- 23,5 % от случаите на дерайлирования за 2013 и 2014 г. са възникнали поради технически причини на подвижния състав и неправилно неравномерно разположение на товара;
- 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“.

4.3.7 ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

Целта на анализа на оперативната съвместимост на товарните и пътнически превози е да се установи обхватът и степента на изпълнение на изискванията на ТСОС за конвенционалната национална железопътна система в България. Направените констатации идентифицират проблемите и областите на неизпълнение на оперативната съвместимост и факторите, които ги обуславят, а именно:

- Наличие на формално стратегическо планиране без инструменти за отчетност, контрол и коригиране;
- Недостиг на квалифициран и мотивиран експертен състав и специалисти;
- Неадаптирана среда и инвестиционен климат за налагане на изискванията за оперативна съвместимост;
- Прехвърляне на отговорности и отлагане на задължения на основни заинтересовани и отговорни инстанции;
- Тежки административни и бюрократични процедури при налагане на промени в национални нормативи и изисквания;
- Няма ясно определени административни органи с конкретни ангажименти и компетентност по отношение прилагането на изискванията за оперативна съвместимост;

- Няма административна структура при управителя на инфраструктурата, компетентна и отговорна по прилагането на оперативната съвместимост.
- 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.
- Има неяснота по отношение на това кой на практика дефинира обхвата на модернизация/обновяване на една структурна подсистема – Заявител, НОБ или НО;
- На практика тромавият 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;
- За трудната приложимост на Наредба № 57 говори и факта, че Наредбата е действаща от 2004 година и все още няма въведена структурна подсистема в експлоатация (без да се включват возила);
- Има неяснота, както на национално, така и на европейско ниво, при определяне 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). Това означава, че една модернизирана/обновена подсистема или част от подсистема не може да бъде въведена в експлоатация докато не бъде изцяло обхваната от ТСОС или дерогирана;
- Съществуват противоречия в техническите изисквания на националната и европейска нормативна база;
- 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 настоящият момент има разработен и действащ софтуер само за планиране на влаковата работа, познат като „График Генератор“;
- Към момента състоянието по прилагане на ТСОС „Телематични приложения за пътнически превози“ не се е изменило значително в сравнение с момента на изготвяне на Стратегията за внедряване на ТСОС “Телематични приложения за пътнически услуги” на трансевропейската железопътна система Регламент № 454/2011/ЕС от месец юни 2013 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Тази ТСОС не се прилага, като нито управителят на инфраструктурата, нито железопътното предприятие, предоставящо пътнически услуги имат готовност за обмяна на данни, съгласно техническите спецификации за оперативна съвместимост.

4.3.8 ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

Интелигентните транспортни системи (ИТС) обхващат широк диапазон от технически решения, предназначени за усъвършенстване на транспорта чрез подобряване на мобилността и повишаване на безопасността на пътния/железопътния трафик. Телематиката (комбинация от телекомуникации и информатика) използва модерни технологии за посрещане на транспортните нужди. В пътната инфраструктура те могат да обхващат трафик сензори, системи за регистриране на инциденти, а в пътната и железопътна инфраструктура – приложения в областта на планиране и управление на трафика, безопасността, сигурността и обслужване на крайните потребители.

Интелигентните транспортни системи притежават следните три характерни за тях основни свойства:

- получават информация от външна за тях среда;

- имат памет за предишни събития;
- на базата на първите две свойства, взимат решения и реагират спрямо съответната ситуация.

От гледна точка гореизложеното, нито една от известните системи в железопътния транспорт у нас не може да бъде отнесена към ИТС, дори микрокомпютърните и диспечерски централизации, независимо от това, че притежават част от свойствата на ИТС.

Относно ERTMS системата са идентифицирани следните проблеми:

- липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS (с подсистеми ETCS и GSM-R) за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената Трансевропейска железопътна мрежа;
- налице е забавяне на изпълнението на Националния план на Република България за внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS), поради невъзможност да се осигури финансиране, което води до забавяне на строителните работи по подсистемите, които предшестват изграждането на ERTMS и на подготовката на документацията, необходима за обявяване на тържните процедури за избор на изпълнител.

4.4 АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

4.4.1 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ

Наблюдава се увеличение на превозените товари и извършената работа (млн. ткм.) за 2015 спрямо 2014 година. Значително се е увеличило средното превозно разстояние от 173,73 км през 2012 г. до 199,93 км. през 2015 година. Тенденцията е към леко намаление на празния пробег от 567,2 км. през 2014 година до 555,5 км. през 2015 година.

При търсенето на пътнически пътувания с обществен транспорт се забелязва тенденция на намаляване. През последните 14 години търсенето на пътувания с обществен транспорт (автобусен и жп транспорт) намалява 3 пъти, от около 360 млн. пътувания през 2000 година на 120 млн. пътувания през 2014 година.

Нуждите от междуселищни пътнически пътувания с обществен транспорт се задоволяват предимно от автобусния транспорт и в по-малка степен от железопътния, като последният се предпочита най-вече от социалните групи, използващи намалени или преференциални тарифи (студенти, пенсионери и работещи в държавните железопътни превозвачи).

Наблюдава се тенденция към увеличаване на средните превозни разстояния за всичките видове превози реализирани с автомобилен транспорт за периода 2004 – 2014 година.

Общият брой на регистрираните в страната леки автомобили към 1 юли 2014 година, е 2 972 770 бр. От тях с електрически двигатели са 81 коли, а с биогориво - само пет. Най-много са бензиновите леки коли - 1 752 690 бр., следвани от колите на дизел - 1 001 141 бр.

Бензиновите двигатели, които ползват и газ са 153 968 бр. Фабрично само с газ са 146 автомобила. С дизел и електричество се движат 25 леки коли, а с бензин и ток – 718 бр.

Основната част от автобусите са дизелови – 20 215 бр. От товарните автомобили – 288 063 бр. са дизелови, следвани от автомобилите на бензин – 62 508 бр. Бензиновите двигатели, които ползват и газ са 6 188 бр. Фабрично само с природен газ са 300 автомобила. Специалните автомобили основно са с дизелов двигател – 26 890 бр.

От влекачите – 40 066 бр. са дизелови, а на бензин – 1 149 бр. От общия брой регистрирани автомобили 1 825 730 бр. са с бензинови двигатели, 1 376 375 бр. са дизелови, а тези които ползват бензин и газ са 160 611 бр. Фабрично само с природен газ са 1 231 бр. автомобилa.

За 2014 година делът на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта е едва 5,3%. Забелязва се спад спрямо 2013 година, когато същия дял е 5,6%.

4.4.2 ПАЗАРНА СТРУКТУРА

- **Търсене и предлагане на товарни транспортни услуги**

Най-важна за товарния автомобилен транспорт е групата товари 3 - „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост, торф, уран и торий“. За периода 2010 – 2015 година делът на превозените товари от тази група е в границите от 37.06% до 44.84% като средната стойност е 40.56%, а коефициентът на вариация е 0.08. Това показва устойчивост на търсенето и устойчив ръст. Друга важна група товари е 9 – „Други неметални минерални продукти“. Тя формира търсене на превози в границите между 9.89% и 16.34%. Средната стойност за периода 2010 – 2015 година е 12.69%, а коефициентът на вариация е 0.22. Тук се наблюдава някаква периодичност на търсенето. В периода 2010 – 2012 година имаме постепенен спад от 16.34% до 10.56%, а след това за периода 2013 – 2015 година имаме промяна от 13.30% до 9.89%. Тези две групи товари формират средно 53.25% от търсенето на товарни транспортни услуги, а за 2015 година – 54.73%.

Следващата група товари важни за товарния автомобилен транспорт са: 1 – „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и други рибни продукти”; 4 – „Хранителни продукти, напитки и тютюни” и 14 – „Вторични суровини; битови и други отпадъци”. Групата товари 1 формира между 9.97% и 12.41% от търсенето на транспортни услуги или средно 11.28% с коефициент на вариация 0.09. Това показва устойчивост на търсенето и устойчиво нарастване. Групата товари 14 формира между 5.92% и 9.78% от търсенето на транспортни услуги или средно 8.71% с коефициент на вариация 0.16. Това показва устойчивост на търсенето и устойчивост на превозените товари с леки колебания за разглеждания период. Групата товари 4 формира между 5.14% и 6.78% от търсенето на транспортни услуги или средно 6.03% с коефициент на вариация 0.10. Това показва устойчивост на търсенето и устойчивост на превозените товари с леки колебания за разглеждания период.

Тези три групи товари формират средно 26.02% от търсенето на товарни транспортни услуги, а за 2015 г. – 26.82%.

Общо групите товари – 1, 3, 4, 9 и 14 формират средно 79.27% от търсенето на транспортни услуги, а за 2015 г. – 81.54%.

Групите товари 7 – „Кокс и рафинирани нефтопродукти”, 8 – „Химикали, химически продукти и синтетични влакна; продукти от каучук и пластмаса; ядрено гориво” и 20 – „Други товари, некласифицирани другаде” формират общо средно 10.24% от търсенето, а за 2015 г. – 8.69%. Това са товари с по-голяма волатилност.

Вижда се, че е спазен принципа на Парето – 25% от групите товари формират около 80% от търсенето на товарни транспортни услуги.

Групите товари 3 – „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост, торф, уран и торий” и 9 – „Други неметални минерални продукти” осигуряват средно 27.64% от общата извършена работа от автомобилния транспорт при дял на превозените товари от 53.25%.

Следващите групи товари 1 – „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и други рибни продукти”, 4 – „Хранителни продукти, напитки и тютюни” и 14 – „Вторични суровини; битови и други отпадъци” осигуряват средно 36.82% от общата извършена работа от автомобилния транспорт при дял на превозените товари от 26.02%.

Общо групите товари – 1, 3, 4, 9 и 14 формират средно 64.46% от извършената работа и 79.27% от превозените товари.

Групите товари 7 – „Кокс и рафинирани нефтопродукти”, 8 – „Химикали, химически продукти и синтетични влакна; продукти от каучук и пластмаса; ядрено гориво” и 20 – „Други товари, некласифицирани другаде” формират общо средно 15.73% от извършената работа при 10.24% от превозените товари.

И при извършената работа е спазен принципа на Парето – 25% от групите товари формират около 80% от търсенето на товарни транспортни услуги.

Превозно разстояние се колебае около средната стойност от 52.60 км. за периода 2010 – 2015 година.

Предлагане на товарни превози с автомобилен транспорт

Въз основа на преброяванията на автомобилния трафик, които се извършват всяка година от АПИ и на базата на проведените профилни преброявания за този проект, в 32 преброителни

пункта са получени матриците „произход – предназначение“ (PTV Visum). Като се използват тези матрици са получени броя на натоварените товарни автомобили по видове и по зони на произход (натоварване). Матриците „произход – предназначение“ са прикрепени към пътната мрежа и са получени натоварванията по пътни отсечки. Чрез броя на натоварените автомобили е оценено предлагането на транспортни услуги от страна на товарния автомобилен транспорт.

Приети са четири вида товарни автомобили: тежко товарни автомобили (Heavy Goods Vehicles – HGV); средно тежки товарни автомобили (Medium Goods Vehicles – MGW); лекотоварни автомобили (Light Goods Vehicles – LGV) и влекачи с полупремаркета (Trailers).

Броят и структурата на натоварените автомобили по видове и по зони на натоварване са представени в на фиг. 4-104.



Търсене и предлагане на пътнически транспортни услуги Пътувания с лични автомобили

Анализирани са междуградските пътувания с леки автомобили. Изключени са градските пътувания. Пътуванията с леки автомобили могат да се приемат като търсене на такъв тип превози. Този вид превози в голяма част са за лична сметка, с изключение на тези, които са с цел бизнес и се заплащат от съответните фирми или организации. Алтернатива на тези пътувания са пътуванията с обществен транспорт.

Въз основа на преброяванията на автомобилния трафик, които се извършват всяка година от АПИ и на базата на проведените профилни преброявания за този проект, в 32 преброителни пункта са получени матриците „произход – предназначение“ (PTV Visum).



Фигура 4-105 Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили

За 2014 година средно денонощно са възникнали 1 417 651 междуградски пътувания на хора, реализирани с 745 347 пътувания на леки автомобили. Средната запълняемост на един автомобил е 2.054 пътници. На годишна база това са 558 838 048.34 пътувания на хора, реализирани с 272 051 859.81 пътувания на леки автомобили.

Реализирани са 22.789 млрд. междуградски автомобил километри и 46.811 млрд. междуградски пътник километри.

Моторизация

Предлагането на транспортни услуги с леки автомобили може да се оцени чрез нивото на моторизация. Моторизацията се измерва с броя леки автомобили, които се притежават от 1000 души от населението.

Тенденцията е за увеличаване на моторизацията, както общо за страната, така и по области. В някои области моторизацията изпреварва средната за страната като в област Видин (703 автомобили на 1000 души население), област Русе (606 автомобили на 1000 души население), област Добрич (567 автомобили на 1000 души население) и област София (столица) – 525 (567 автомобили на 1000 души население), а в други области моторизацията е по-ниска от средната за страната, като област Смолян (352 автомобили на 1000 души население), област Търговище (361 автомобили на 1000 души население), област Велико Търново (369 автомобили на 1000 души население) и област Плевен (370 автомобили на 1000 души население). Средната моторизация за страната е 441 автомобили на 1000 души население.

Броят на автомобилите в страната към 2010 година е 2 602 463, а през 2015 година 3 162 037. Това са съответно 34.68% и 44.20% от населението на страната и 40.62% и 51.92% от населението в и надтрудоспособна възраст.

Вижда се, че все по-голям става дялът на броя на автомобилите към населението на страната и към населението в и надтрудоспособна възраст. Увеличението на дяловете е с около и над 10% за периода.

Интересен е темпът на нарастване на моторизацията за периода 2010 – 2015 година. В много от общините (9 на брой) ръстът на моторизация през 2011 година спрямо предходната година е над 10%. Този ръст намалява в следващите години от периода и започва да се стреми към нивото на насищане.

Най-умерен е ръстът на моторизация в област София (столица), около 1.5% до 3%.

За да се прогнозира моторизацията в България е определено нивото на насищане. Прието е, че максималния брой коли, които може да притежава населението, и които са регистрирани е равен на броя на населението в трудоспособна възраст плюс 2/3 от населението над трудоспособност възраст и плюс 15% от населението в трудоспособна възраст, което може да има по два автомобила. На тази база е определено, че максималната моторизация е 860 автомобили на 1000 души от населението. Броят на автомобилите при такава степен на моторизация е 86% от населението на страната.

В перспектива моторизацията в страната и в отделните области ще се стреми към тази стойност на насищане. На тази база е направена дългосрочна прогноза за развитието на моторизацията до 2050 година.

Вижда се, че броят на автомобилите достига 5 003 035 в края на прогнозния период, което е 86% от населението.

Превози с обществен транспорт – автобусни превози - търсене

От направените преброявания на пътниците беше установено, че средната населеност на един автобус в началната автогара е 35% и средният капацитет на един автобус е 40 места. Като се вземат в предвид двете проучвания, първото с тежест 67% и второто с тежест 33%, може да се приеме, че средната населеност на един автобус е 48.40%.

Превози с обществен транспорт – автобусни превози - търсене и предлагане

Услугите за превоз с автобусен транспорт са базирани на републиканска автобусна транспортна мрежа (фиг. 4-106) и републиканска транспортна схема. Броят на автобусните линии, които започват от областите за показани на фиг. 4-110. Броят на автобусите и автобус километрите са получени въз основа на преброяванията на пътния трафик, които се извършват от АПИ и чрез моделиране с Visum. Предлагането е представено чрез общия капацитет от места в автобусите. Средният капацитет на един автобус е определен на база извършените преброявания на пътниците в основните автогари на България.

Осъществените пътувания от зоните на възникване (фиг. 108) са определени въз основа на получения брой автобуси и средната населеност на един автобус, коментирана и приета по-горе. И накрая пътник километрите са получени като пътниците са умножени по получените средни превозни разстояния.





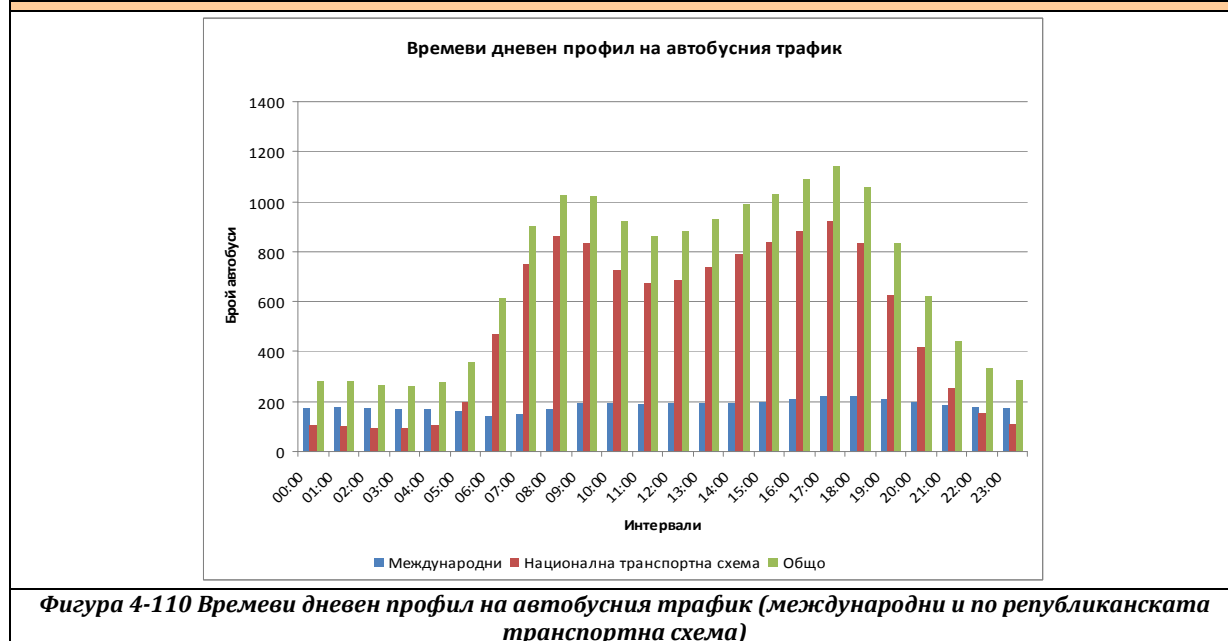
Фигура 4-107 Брой автобусни линии по зони на произход от републиканската транспортна схема



Фигура 4-108 Брой пътувания с автобуси на денонощие по области по републиканската транспортна схема

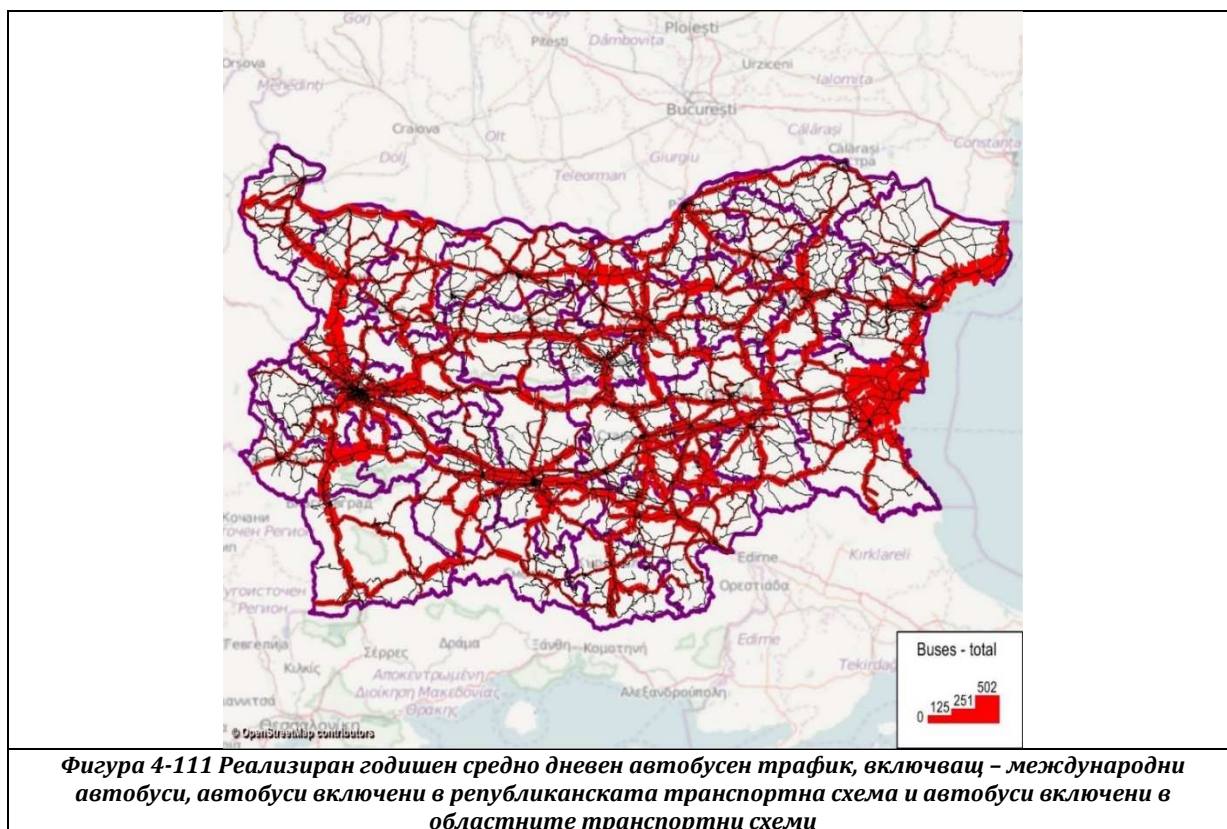


Фигура 4-109 Годишен средно денонощен автобусен трафик от републиканската транспортна схема



Фигура 4-110 Времеви дневен профил на автобусния трафик (международни и по републиканската транспортна схема)

Реализираният трафик по пътните участъци от пътната инфраструктура е показан на фиг. 4-111.



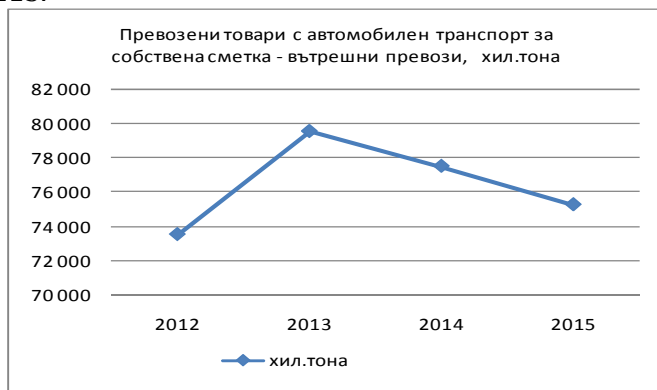
• Сегментиране на товарния транспортен пазар

Сегментирането на товарния автомобилен транспорт е направено по следните критерии:

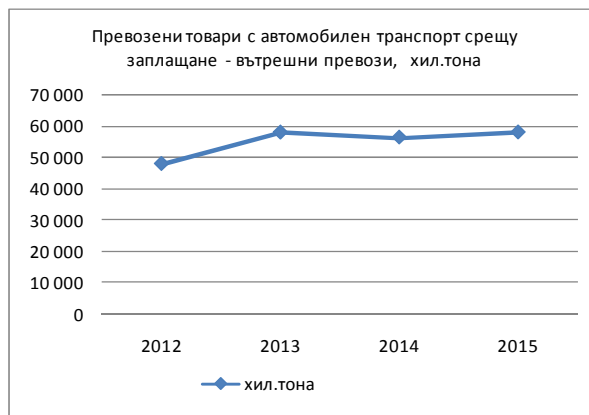
- в зависимост от вида на превоза;
- в зависимост от вида на съобщението;
- в зависимост от средното превозно разстояние;
- по групи превозени товари;
- в зависимост от направлението – вътрешни превози, внос, износ и транзит;
- по региони на извършените превози;
- по километрични пояси.

➤ Сегментиране в зависимост от вида на превоза

В зависимост от вида на превозите сегментите са: автомобилен транспорт за собствена сметка и срещу заплащане. Превозените товари за тези превози са представени на фиг. 4-112 и фиг. 4-113.



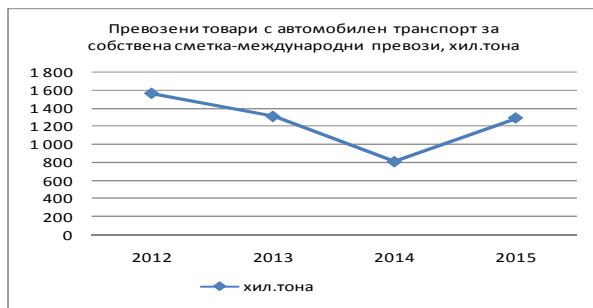
Фигура 4-112 Превозени товари с автомобилен транспорт за собствена сметка, вътрешни превози



Фигура 4-113 Превозени товари с автомобилен транспорт срещу заплащане, вътрешни превози

➤ **Сегментиране в зависимост от вида на съобщението**

Превозените товари за международните превози – за собствена сметка и срещу заплащане са представени на от фиг. 4-114 и фиг. 4-115. От динамиката на превозените товари за международните превози за периода от 2000 до 2015 година се забелязва увеличаване на превозените товари срещу заплащане за 2015 година спрямо предходната година.



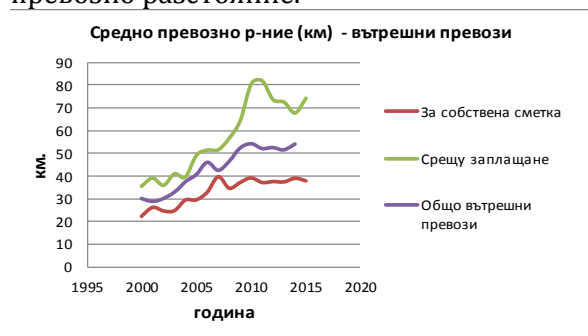
Фигура 4-114 Превозени товари с автомобилен транспорт за собствена сметка, международни превози



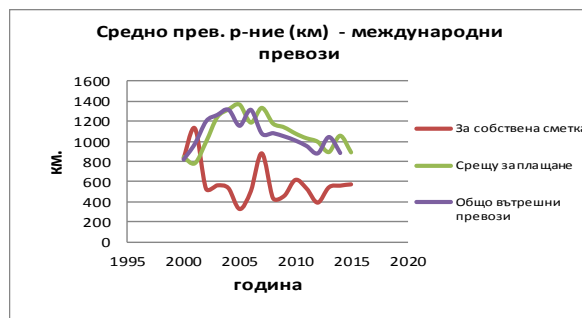
Фигура 4-115 Превозени товари с автомобилен транспорт срещу заплащане, международни превози

➤ **Сегментиране в зависимост от средното превозно разстояние**

При сегментирането в зависимост от средното превозно разстояние се забелязва леко увеличаване на средното превозно разстояние при вътрешните превози срещу заплащане за 2015 година. При международните превози срещу заплащане има леко намаляване на средното превозно разстояние.



Фигура 4-116 Средно превозно разстояние, вътрешни превози



Фигура 4-117 Средно превозно разстояние, международни превози

➤ **Сегментиране на превозените товари и извършената работа – вътрешни, внос, износ и транзит**

Таблица 4-20 Превозени товари срещу заплащане от автомобилния товарен транспорт – вътрешни превози, внос, износ и транзит

срещу заплащане	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	структура, 2014
вътрешни превози	65 878.7	58 625.6	45 114.0	36 312.1	45 105.6	47 823.1	57 894.7	56 268.0	74.30%
внос	2 161.0	1 963.8	1 966.3	2 247.5	3 352.0	3 244.0	3 842.6	3 591.8	4.74%
износ	3 114.3	2 957.0	3 248.5	3 637.2	4 761.0	4 200.9	5 477.6	5 242.8	6.92%
транзит	1 002.2	1 596.9	4 371.5	5 855.8	5 664.9	10 013.6	12 182.8	10 631.0	14.04%
Общо срещу заплащане	72 156.2	65 143.3	54 700.3	48 052.6	58 883.5	65 281.6	79 397.7	75 733.6	100.00%

Най-голям е делът на вътрешните при превозените товари срещу заплащане за периода от 2007 до 2014 година. За 2014 година 74,30% от извършените превози срещу заплащане са вътрешни, 4,74% са внос, 6,92% са износ и 14,04% - транзит.

Най-голям е делът на вътрешните превози при превозените товари за собствена сметка за периода от 2007 до 2014 година. За 2014 година 98,95% от извършените превози за собствена сметка са вътрешни, 0,33% са внос, 0,67% са износ и едва 0,05% - транзит.

➤ **Сегментиране по групи превозени товари**

Анализът на превозите е направен по 20 групи товари, представени в табл. 4-21.

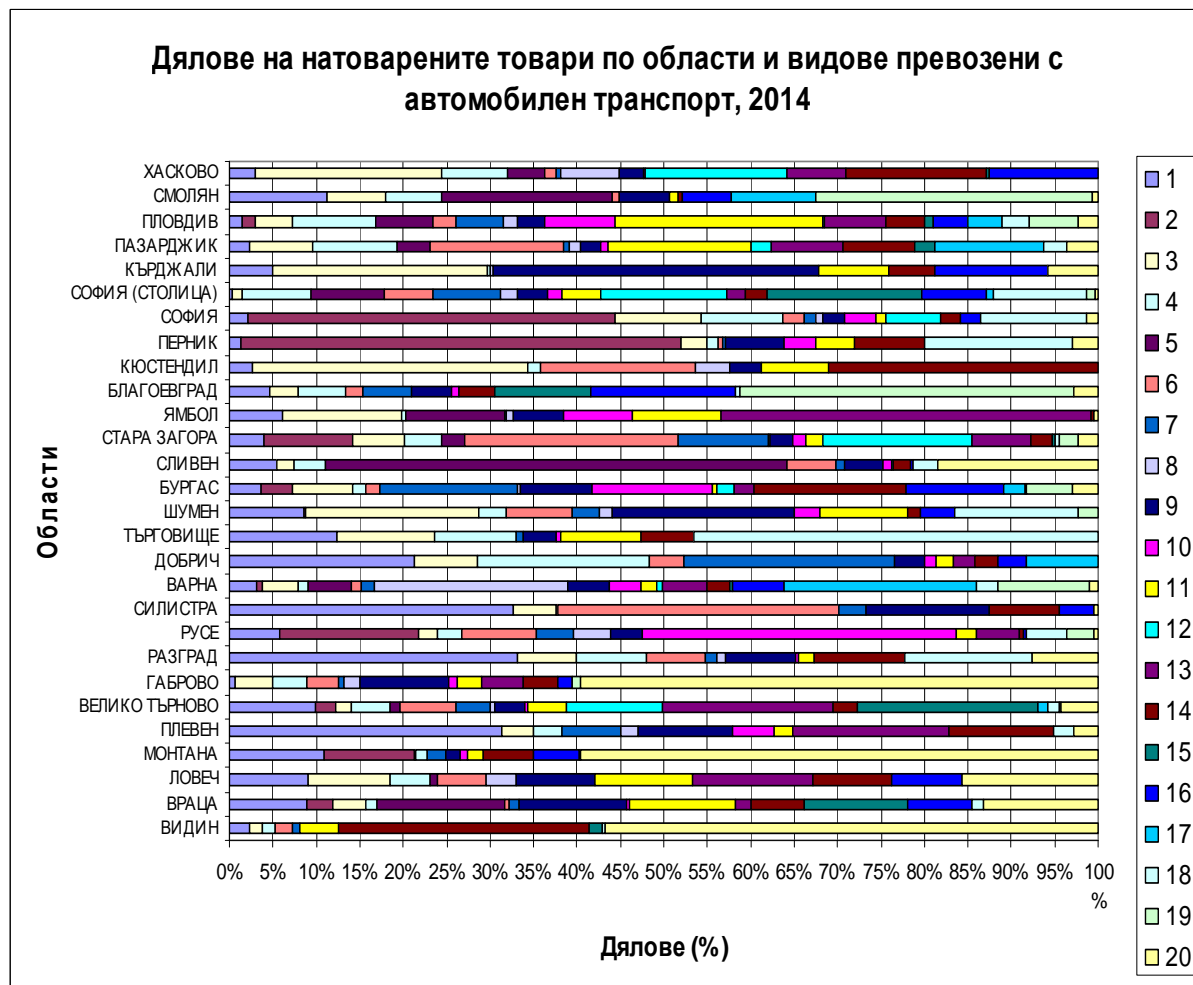
Таблица 4-21 Превозени товари от автомобилния товарен транспорт по видове товари и по области (хил. тона)

Области	Видове товари																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
ВИДИН	70.8	0	145.5	25.7	0	11.8	5	0	0	0	13.5	0	0	428.3	4	0	0	2.3	0	239.3
ВРАЦА	620.8	22.1	954	47	13.3	6.7	15.4	0.7	756.6	7.3	84.7	0	3.4	210	81.9	14.2	0	15.4	0	129.7
ЛОВЕЧ	368.1	0	1319.6	104.2	0.4	46.7	0	55.8	321.9	0	45	0	15.5	182.6	0	8.9	0	0	0	89.2
МОНТАНА	781.2	80.9	69.3	48.9	0	0	30.6	0	106.3	21.5	12.9	0	0	206.3	0	10.3	0	1.9	0	604.8
ПЛЕВЕН	1614.6	0	665.9	92.3	0	0	68.4	42.9	486.5	84.4	10.9	0	25.9	306.3	0	0	0	21.8	0	20.4
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1487.8	37.6	977.1	376.8	2.2	198.9	116.2	36.4	459.5	14.6	66.8	35.6	82.2	215.2	309.2	0	4.5	33.5	1.1	91.2
ГАБРОВО	30.8	0	668.1	98	0	31.9	6.4	31.8	399.5	14.1	12.6	0	5.7	88.7	0	1.9	0	0	1.7	371.7
РАЗГРАД	1236.8	0	882.9	168.6	0	51.5	9.6	16.8	260	5	6.6	0	0	192.2	0	0	0	99.4	0	40.1
РУСЕ	957.7	291.1	1297.6	256.5	0	300.7	139.3	285.5	533.3	2056.7	39.6	0	23	42.9	0	1.3	0	140	19	12.1
СИЛИСТРА	578.4	0	305.8	1	0	118.2	10.8	0	219.8	0	0	0	0	71.3	0	1.9	0	0	0	1.4
ВАРНА	1748.9	39.8	8084.5	351.5	34.4	129.9	160.4	4906.9	2381.4	670.3	100.5	8.1	77.5	739.4	16	88.2	298.6	247.6	213	74
ДОБРИЧ	907.3	0	1086.6	466.1	0	33.4	201.9	0	130.4	18.6	8.6	0	2.8	55.9	0	4	8.5	0	0	0
ТЪРГОВИЩЕ	590.7	0	1916.2	250.6	0	0	6.9	0	163.5	5.6	44.9	0	0	142.9	0	0	0	403.7	0	0
ШУМЕН	443.5	1.6	3663.9	87.8	0	82	31	31.7	956.9	53.8	52.2	0	0	38.7	0	5.5	0	134	4.3	0
БУРГАС	722	80	4967.3	178.5	0	68.9	621.2	38.5	1468.6	954	9.3	8.4	13.5	1753.9	0	62.7	12.3	6.3	38.9	83.8
СЛИВЕН	349.5	0	471.2	131.8	44.5	75.1	11.6	0	255.4	22.7	0	0.2	0	64	0	0.5	0	32.8	0	169.2
СТАРА ЗАГОРА	726.1	207.8	3823.7	436.5	6.5	939.6	373.6	16	437.5	85.7	38.5	68.2	34.4	222.7	8.7	0	0	13.2	14.2	62.1
ЯМБОЛ	244.1	0	1936.7	9.6	5.9	0	0.2	13	203.2	108.2	40.3	0	47.1	5.3	0	0	0	0	0	3.2
БЛАГОЕВГРАД	565	0	1465.2	362.2	0	50.2	134.8	1.1	490.4	36	0.6	0	0	244.2	133.4	56.1	0	13.4	171.4	47.7
КЮСТЕНДИЛ	31.9	0	1334.5	9.7	0	43.8	0	18.4	38.1	0	9.2	0	0	183.8	0	0	0	0	0	0
ПЕРНИК	65.8	274.3	513.5	34.5	0	6.3	3.2	0	296.1	60.9	21.6	0	0	200.6	0	0	0	153	0	20.9
СОФИЯ	297.1	649.4	4954.8	724.6	0	74.3	33.3	54	306.8	169.2	17.4	18.7	0	167.1	0	8.6	0	311.6	0	27.5
СОФИЯ (СТОЛИЦА)	201.6	0	2074.5	2417.1	60.1	638.7	837.2	424.3	1735.5	304.6	237.6	172.8	32	699.5	969.5	111.2	11.3	1068.9	20.5	23.4
КЪРДЖАЛИ	52.7	0	934.6	1.4	0	0	0	1.7	350.7	0	8.7	0	0	28	0	3.8	0	0	0	8.7
ПАЗАРДЖИК	158.2	0	1680.1	355.6	3.3	207.9	9.9	34.6	131.2	19.1	108.8	3.3	15.2	269.4	15.1	0	20.2	33.3	0	33.3
ПЛОВДИВ	373.4	40.5	3671.5	1296.6	21.1	133.2	260.2	149.8	684.2	671.8	586.5	0.4	48.5	546.9	24.4	26.8	23.6	134.9	50.1	82.2
СМОЛЯН	419.5	0	892.1	135.1	9.5	6.8	0	0	188.3	1.2	3.3	0	0	10.1	0	5.7	9	0	43.6	3.2
ХАСКОВО	207.2	0	5329	294.8	3.9	17.6	6.7	190.5	170.4	6.5	0	24.5	13.2	562.5	2.2	24.1	0	0	0	0

С най-голям принос от превозените товари е -3, като най-много тонове за превозени в област Варна. Други товари, превозвани в по-голям обем са: товар 8 – отново за област Варна, товар 9- за Варна и София, товар 4- за София и Пловдив и товар 1 за области Плевен, Разград и Варна.

Най-голяма е стойността на показателя за извършена работа -млн. тонкм. за следните товари:

- товар 1 за области Плевен, Враца и Велико Търново;
- товар 4 за области Пловдив, София и Благоевград;
- товар 3 за области Варна, Хасково и Ямбол.



Фигура 4-118 Дялове на натоварените товари (хил. тонове) по видове за всяка област, превозени с автомобилен транспорт

С най-голям дял от натоварените товари по области са:

- За област Видин – товари 20 и 14;
- За области Монтана и Габрово-товар 20;
- За области: София и Перник- товар 2;
- За област Варна- товари 17 и 8.

С най-голям дял от разтоварените товари по области са:

- За област Видин – товари 13,14 и 20;
- За области Монтана и Габрово-товар 20;
- За области: София и Перник- товар 2;
- За област Варна- товари 17 и 8.

➤ **Сегментиране по региони на извършените превози**

Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на натоварване се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, София и София (столица).

Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на разтоварване се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, София и София (столица).

➤ **Сегментиране по километрични пояси**

Най-голям дял от натоварените и превозени товари има групата „Метални руди и други продукти на минната и каменно-добивната промишленост, торф, уран и торий” (група 3). Делът на тази група е 42.17%, а средното превозно разстояние е 38.90 км..

➤ Сегментиране по видове транспортни средства

Товарните автомобилни превози, представени чрез превозените товари в хил. тона и извършената работа в млн. тон км. – вътрешни и международни, срещу заплащане и за собствена сметка са сегментирани по видове превозни средства в зависимост от товароспособността им. Представена е и структурата на така определените сегменти като съответни дялове.

От превозените товари за собствена сметка при вътрешни превози за 2014 г., 42,15% от товарите са превозени с товарни автомобили над 25 т., 26,85% с товарни автомобили от 17 до 25 тона.

От превозените товари срещу заплащане при вътрешни превози, 53,92% са превозени с влекачи, 35,20% от товарите са превозени с товарни автомобили над 25 т., 7,66% с товарни автомобили от 17 до 25 тона.

От общо превозените товари при вътрешни превози, 32,31% са превозени с влекачи, 39,21% от товарите са превозени с товарни автомобили над 25 т., 18,73% с товарни автомобили от 17 до 25 тона.

От превозените товари за собствена сметка при международни превози за 2014 г., 79,50% са превозени с влекачи, 8,61% от товарите са превозени с товарни автомобили над 25 т., 2,73% с товарни автомобили от 17 до 25 тона.

От превозените товари срещу заплащане при международни превози, 92,16% са превозени с влекачи, 6,66% от товарите са превозени с товарни автомобили над 25 т., 0,91% с товарни автомобили от 17 до 25 тона.

От общо превозените товари при международни превози за 2014 г., 91,66% са превозени с влекачи, 6,73% от товарите са превозени с товарни автомобили над 25 т., 0,98% с товарни автомобили от 17 до 25 тона.

Структурата на извършената работа от автомобилния транспорт за 2014 година във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства е следната:

- Товарни автомобили до 7.5, -1.79%;
- Товарни автомобили от 7.5 до 15 т.- 3.04%;
- Товарни автомобили от 15 до 17 т. -1.60%;
- Товарни автомобили от 17 до 25 т.- 6.95%;
- Товарни автомобили над 25 т. -26.54%;
- Влекачи-60.08%;

Структурата на извършената работа от автомобилния транспорт за 2014 година във вътрешно съобщение срещу заплащане по видове транспортни средства е следната:

- Товарни автомобили до 7.5, -0.31%;
- Товарни автомобили от 7.5 до 15 т.- 0.97%;
- Товарни автомобили от 15 до 17 т. -1.04%;
- Товарни автомобили от 17 до 25 т.- 3.28%;
- Товарни автомобили над 25 т. -19.24%%;
- Влекачи-75.17%;

Структурата на извършената работа от автомобилния транспорт за 2014 година в международно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства е следната:

- Товарни автомобили до 7.5, -0.41%;
- Товарни автомобили от 7.5 до 15 т.- 0.15%;
- Товарни автомобили от 15 до 17 т. -0.02%;

- Товарни автомобили от 17 до 25 т.- 0.87%;
- Товарни автомобили над 25 т. -7.60%%;
- Влекачи-90.95%;

Пазарни сегменти по вид на пътническите превози

Общо превозените пътници със сухоземен транспорт за периода 2012- 2015 година са представени в табл. 4-22.

Таблица 4-22 Превозени пътници и извършена работа от сухоземния транспорт за периода 2012-2015 г.

Превозени пътници - хиляди				
Година	2 012	2013	2014	2015
Сухопътен транспорт	2471654	452835	450230	474831
Извършена работа - млн. пкм				
Година	2 012	2013	2014	2015
Сухопътен транспорт	12358	12143	13149	14060

Източник: НСИ

Забелязва се тенденция към увеличаване на броя превозени пътници за 2015 година в сравнение с 2012 година.

Сегментирането на пазара на пътнически автомобилни превози се осъществява в две основни направления:

- Пътнически превози, осъществени с леки автомобили;
- Пътнически превози, осъществени с автобуси.

Основното сегментиране е направено по тип на използвания транспорт при пътуване в извънградска среда. На база тези основни сегменти е направено допълнително сегментиране по различни признаци – средна продължителност на пътуването в зависимост от типа превозно средство, пол, възраст, социален статус на пътниците и др.

➤ Сегментиране в зависимост от средната продължителност на пътуванията в извънградска среда

Най-голям процент пътници осъществяват пътувания, които са със средно времетраене от 31 до 60 мин .

➤ Сегментиране в зависимост от средната продължителност на пътуванията и вида превозното средство (лек автомобил/автобус)

Средната продължителност на пътуванията с леки автомобили е 75,86 мин, а с автобуси – 99,38 мин. 39,20 % от пътниците в леки автомобили пътуват сами, а 12,80 % пътуват по трима души в автомобил.

Процентът на служебните пътувания е 16,20%, като средната продължителност на този вид пътувания е 74,48 мин.

➤ Сегментиране в зависимост от честотата на пътуванията и вида превозното средство (лек автомобил/автобус)

- 20,40 % от пътниците пътуват един път седмично;
- 20,10 % от пътниците пътуват един път на ден;
- 13,70 % от пътниците пътуват два пъти и повече в седмицата;
- 13,70 % от пътниците пътуват един път в месеца;
- 13,70 % от пътниците пътуват два пъти и повече в седмицата.

При пътувания два пъти и повече в седмицата, предпочитаното превозно средство е автомобил, както и при пътувания с честота един път на ден.

➤ Сегментиране в зависимост от вида превозно средство (лек автомобил/автобус), според възрастовата група

Основно с автобус пътуват пътниците във възрастовите групи от 16 до 20 г. , 61 -70 г. и над 71 години. С леки автомобили основно пътува активното население във възрастови групи: от 31-40 г., от 41 до 50 г. и от 51-60 години.

➤ **Сегментиране в зависимост от пола на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус)**

Транспортното средство, предпочитано от мъжете е лек автомобил. По-голям процент от жените избират автобус пред лек автомобил.

➤ **Сегментиране в зависимост от доходите на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус)**

Процентното разпределение на пътуванията по вид превозно средство е следният:

- при пътници с най-високи доходи (1500-2000 лв.) – 81,20 % - пътуват с лек автомобил, 12,50 % с автобус и 6,30% с влак;
- при пътници с месечни доходи от 1000-1500 лв. – 62,00 % пътуват с лек автомобил, 22,80 % с автобус и 15,20% с влак;
- при пътници с месечни доходи от 700-1000 лв. – 50,30 % пътуват с лек автомобил, 23,30 % с автобус и 26,40 % с влак;
- при пътници с месечни доходи от 500-700 лв. – 50,00 % пътуват с лек автомобил, 17,30 % с автобус и 32,70 % с влак;
- при пътници с месечни доходи от 300-500 лв. – 37,90 % пътуват с лек автомобил, 26,50 % с автобус и 35,60 % с влак;
- при пътници с месечни доходи до 300 лв. – 29,50 % пътуват с лек автомобил, 29,50 % с автобус и 38,90 % с влак. Общият процент при тази категория не е 100, защото има и категории пътници без доходи (безработни, студенти).

Категорията пътници с най-високи месечни доходи пътуват с леки автомобили. Автобусният транспорт се използва най-често от пътници с месечни доходи между 300-500 лв. и под 300 лв. Сегментиране в зависимост от трудовия статус на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус).

Процентното разпределение на пътуванията с лек автомобил в зависимост от трудовия статус на пътниците е следното:

- Работещи на постоянен договор-50,10%
- Работещи на временен трудов договор или граждански договор -41,90%
- Учащи / студенти - 17,10%
- Безработни - 54,70%
- Неработещи пенсионери -28,40%
- Работещи пенсионери -41,00%
- Домакини -70,40%
- Самонаети - 75,00%

Процентното разпределение на пътуванията с автобуси в зависимост от трудовия статус на пътниците е следното:

- Работещи на постоянен договор-22,90%
- Работещи на временен трудов договор или граждански договор -25,75%
- Учащи / студенти – 26,70 %
- Безработни – 25,30 %
- Неработещи пенсионери -26,20 %
- Работещи пенсионери -15,40 %

С автобуси пътуват повечето от следните категории пътници: учащи се/студенти, неработещи пенсионери и работещи на временен трудов договор. С леки автомобили пътуват основно самонаети лица, домакини и работещи на постоянен трудов договор.

➤ **Сегментиране в зависимост от образователния статус на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус)**

Процентното разпределение на пътуванията с лек автомобил в зависимост от образователния статус на пътниците е следното:

- Висше образование -49,70%
- Средно образование -34,00%
- Средно-специално образование – 56,50%
- Основно образование – 33,60%.

Процентното разпределение на пътуванията с автобуси в зависимост от образователния статус на пътниците е следното:

- Висше образование -23,10%
- Средно образование -33,00%
- Основно образование – 26,40%.

По-голям процент с автобуси пътуват лицата, притежаващи средно образование, а лицата със средно специално и висше образование използват леки автомобили.

Изводи:

- При най-голям процент от пътниците (32,60 %) средната продължителност на пътуванията в извънградска среда е между 31 и 60 минути, едва 1,50 % осъществяват пътувания с продължителност повече от 480 минути;
- Пътуванията, осъществявани с автобус имат средна продължителност – от 99,38 минути, а с лек автомобил – 75,86 минути.;
- По-голям процент от мъжете пътуват с леки автомобили, докато по-големия процент на пътуванията с автобуси е от жени;
- Лицата с най-високи доходи пътуват с леки автомобили. С автобуси пътуват лицата с месечни доходи между 300 и 500 лв. и тези с доходи под 300 лв.;
- С леки автомобили пътуват повечето от самонаетите лица и домакините, а с автобуси - учащи се/студенти и работещи на временен трудов договор;
- Повечето от лицата със средно специално и висше образование пътуват с леки автомобил, докато лицата със средно образование пътуват с автобуси.

Конкурентна структура на транспортния пазар

Достъпът до транспортния пазар на автомобилния транспорт е напълно либерализиран. Всеки оператор който отговаря на описаните условия за получаване на съответния Лиценз за извършване на превози има равнопоставен достъп до пазара. Това се потвърждава от големия брой превозвачи, които имат Лиценз за извършване на пътнически и товарни автомобилни превози.

- Вътрешен лиценз за извършване на пътнически превози към 25.01.2016 г. притежават 551 броя превозвачи от различни области на България.
- Лиценз на Общността за извършване на пътнически превози към 25.01.2016 г., притежават общо 1027 броя превозвачи от различни области на България.
- Вътрешен лиценз за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 4128 броя превозвачи от различни области на България.
- Лиценз на Общността за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 11279 броя превозвачи от различни области на България.

4.4.3 ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

- **Дължина на РПМ**

Общата дължина на РПМ към 31.12.2015 г. е 19853 км. В таблица 4-23 са представени данни за разпределението на РПМ по класове на пътищата.

Таблица 4-23 Дължина на РПМ по класове пътища към 31.12.2015 г.(км)

Дължина на РПМ по класове пътища към 31.12.2015 г.(км)		
Клас	Дължина (км)	Относителен дял (%)
Магистрали	734	3,70%
Клас I	2954	14,88%
Клас II	4025	20,27%
Клас III	12140	61,15%
Общо	19853	100,00%

Източник:НСИ

Магистралите са с обща дължина 734 км. или 3,7 % от РПМ. Пътищата от I клас са с обща дължина 2954 км. с относителен дял 14,88%. Пътищата от клас II са с обща дължина 4025 км. и относителен дял от РПМ 20,27%. С най-голяма обща дължина (12140 км) и най-голям относителен дял (61,15%) са третокласните пътища.

Развитието на РПМ за периода 2007 - 2015 година е в посока на нарастване на общата дължина. За изследвания период 2007 - 2015 година общата дължина на РПМ се е увеличила от 19425 км. на 19853 км. или общо с 428 км.

Дължината на магистралите са се увеличила с общо 316 км., на пътищата III клас с общо 129 км., а дължината на пътищата от клас I е намаляла с 21 км. Незначителна е промяната в дължината на пътищата клас II, която се е увеличила с 4 км.

Най-значителни увеличения в дължините на магистралите има през 2015 година (124км.), през 2013 година(64 км.) и през 2012 година (83км.). Дължината на пътищата от клас I е намаляла през 2014 година (с 10км.) и през 2015 година (с 11км.). До 2014 година за пътищата от клас II е налице тенденция към нарастване на общата дължина, но през 2015 година тя намалява със 17км. Увеличението на дължината на пътищата от клас III е различно по години на изследвания период, като най-голямо е през 2014 година (48км.).

• Структура на РПМ по класове пътища

Измененията на пътната мрежа са довели и до изменение на структурата на пътищата по класове .

Относителният дял на магистралите е нараснал от 2,15 % през 2007 година на 3, 7 % през 2015 година.

Относителният дял на останалите класове пътища е намалял. За пътищата от клас I намалението е от 15,32% през 2007 година на 14,88% през 2015 година.

Относителният дял на пътищата от клас II от 20,7% е намалял на 20,27%, а на пътищата от клас III- от 61,83% на 61,15%.

• Разпределение на пътищата от РПМ по статистически райони

От значение за развитието на регионите и връзката им с транспортната система е наличието на пътища от РПМ по статистически райони и области. Данните за разпределението на пътищата от РПМ показват, че по дължина те са относително равномерно разпределени по статистически райони, като с най-голяма дължина е пътната мрежа в Южен централен район (4102 км. или 20,66% от РПМ), следван от най-слабо развитият в социално-икономическо отношение Северозападен район (3402 км. или 17,14% от РПМ).

С най- голям дял от магистралите в пътната мрежа на страната е Югоизточен район (30,38%), а в Северен централен район няма магистрали. По дължина на първокласните пътища в пътната мрежа на страната водещи са Югоизточен район (20,31%) и Югозападен район (20,18%).

• Разпределение на пътищата от РПМ по области

Разпределението на пътищата от РПМ за 2015 година по области се различава по класове пътища.

Разпределението общо на всички класове пътища от РПМ за 2015 година с ранжиране по обща дължина по области е представено на фигура 4-120.

С най-голяма обща дължина на пътищата е област София (1506 км). С най-малка дължина на пътищата от РПМ е област Габрово. Средната за страната по области дължина на РПМ е 735 км. и до нея се доближава област Пазарджик със 739 км. пътища. С дължина на пътната мрежа над средната са 10 области (Пазарджик, Ловеч, Плевен, Добрич, Стара Загора, Велико Търново, Пловдив, Хасково, Бургас и София). С дължина на пътната мрежа под средната са останалите 17 области.

Магистрали преминават през 14 области. От тях с най-голяма дължина на магистралите е област София (137 км) и с най-малка- област Ловеч (7 км.).

С най-голяма дължина на пътища клас I са областите София, Бургас и Шумен, на чиито територии е разположена около 27% от първокласната пътна мрежа.

С дължина на пътища клас II над 200 км. са девет области (София, Бургас, Пазарджик, Сливен, Плевен, Стара Загора, Враца, Пловдив и Добрич), на чиито територии е разположена около 53% от второкласната пътна мрежа.

С най-голяма дължина на пътища клас III клас е област Хасково (747 км.). С над 500 км. пътища III клас са областите Добрич, Кърджали, Ловеч, Пловдив, Бургас, Велико Търново и София.

• Развитие на РПМ по области

Количествена оценка на развитието на пътната инфраструктура е направена за периода 2007 – 2015 година. Развитие на РПМ през изследвания период няма в областите Пазарджик, Русе, Силистра, Смолян и Търговище, а в областите Ловеч, Пловдив и Велико Търново има известно намаляване на дължината на пътищата от РПМ. С най-голямо увеличение на общата дължина на пътищата от РПМ са областите Хасково (83км.), Кюстендил(50км.), Стара Загора(46км.), Сливен(46км.), Ямбол(41км.), Кърджали(38км.), Перник(31км.) и София(23км.).

За пет области (Благоевград, Кърджали, София, Хасково и Ловеч) дължината на първокласните пътища е намалена с общо 35 км. В областите Враца, Варна, Бургас и Плевен дължината на първокласните пътища е увеличена с общо 14 км.

Измененията в дължината на второкласните пътища по области са незначителни като резултативното изменение е 4 км. увеличение.

Третокласната пътна мрежа се е увеличила във всички области в различна степен с изключение на област Пловдив. Най-голямо увеличение на дължината на пътищата клас II от РПМ има в област Кърджали (41км.)

Данните показват, че за областите с най-голямо увеличение на дължината на РПМ, с изключение на област Кърджали, увеличаването на дължината на РПМ е между 55% (за област Перник) и 96% (за област Сливен) резултат от изграждането на магистрали (таблица 4-24).

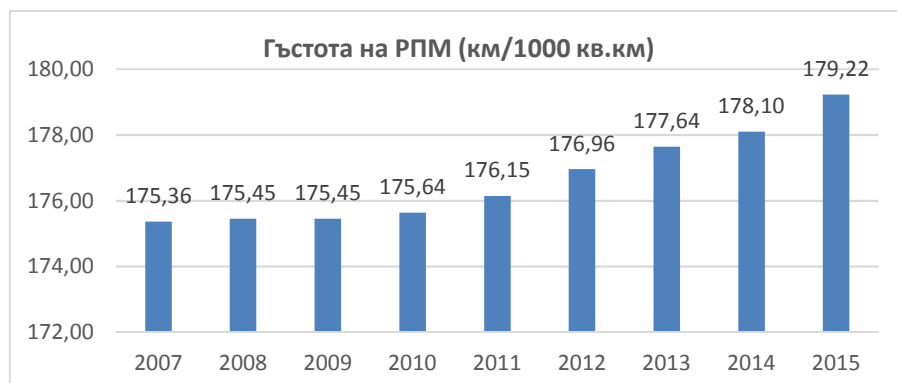
Таблица 4-24 Изменение на дължината на РПМ по области

Изменение на общата дължина на РПМ по области през 2015 г. спрямо 2007 г. (км)					
Области	РПМ	АМ	Клас I	Клас II	Клас III
Хасково	83	72	-5	4	12
Кюстендил	50	42	0	0	8
Стара Загора	46	40	0	0	6
Сливен	46	44	0	0	2
Ямбол	41	35	0	0	6
Кърджали	38		-10	7	41
Перник	31	17	0	0	14
София	23	19	-6	0	10

• Гъстота на пътната мрежа

Гъстотата на пътната мрежа отчита степента на развитие на пътната инфраструктура и нейната достъпност. За измерване на гъстотата на РПМ са използвани два показателя: дължина на РПМ на 1000 км² и дължина на РПМ на 1000 жители.

Данни за гъстотата на РПМ за периода 2007 – 2015 година средно за страната са представени на фигура 4-119.



Фигура 4-119 Гъстота на РПМ на база територия (км/1000 кв. км)

Данните показват, че през изследвания период гъстотата на РПМ се е увеличила от 175 км/1000 км² на 179 км/1000 км². Гъстотата на РПМ се различава значително по области. С най-добре развита пътна мрежа по този показател са областите Габрово, Перник, София и Видин.

През периода 2007 – 2015 година най-голямо увеличение на гъстотата на РПМ има в областите Хасково, Кюстендил, Ямбол, Стара Загора и Сливен.

Дължината на РПМ на 1000 жители /души население е показател, който е в правопрпорционална зависимост от дължината на пътищата от РПМ и в обратно пропорционална зависимост от населението. На фигура са представени данни за дължината на пътищата от РПМ на 1000 души население по области.

Средно за страната този показател се е увеличил от 2,54 км/1000 души на 2,78 км/1000 души население.

С най-голяма дължина (км) от мрежата на 1000 души население са областите Видин (6,74), Ловеч (5,66), Ямбол (5,14) и Хасково (4,85). В област Видин и област Хасково е най-голямо и нарастването на този показател.

• Настилки

Видът на пътната настилка е един от факторите, определящ качеството на пътищата.

През 2015 година дължината на пътищата с настилка е 19579 км., като относителният им дял през разглеждания период е нараснал от 98,5 % на 98,62% от общата дължина на РПМ.

Основната част от РПМ (19384 км. или 97,64%) от пътищата са с асфалтова настилка.

Общата дължина на пътищата с друг вид настилка (паважна, трошено-каменна и баластрова) е 195 км., с относителен дял 0,98%.

Пътищата без настилка са 274 км. или 1,38% от общата дължина на РПМ.

Пътищата с настилка за периода 2007 – 2015 година са се увеличили с 444 км., като пътищата с асфалтова настилка са се увеличили с 498 км., но е намаляла дължината на пътищата с други видове настилки (намаляние 54 км.) и без настилка (намаляние 16 км.).

В 13 области (Видин, Монтана, Плевен, Габрово, Разград, Силистра, Варна, Добрич, Търговище, Шумен, Бургас, Сливен, Кърджали) 100% от РПМ е с настилка. С най-малък относителен дял на пътищата с настилка е област Перник (93,59%).

Средно за страната пътищата с асфалтова настилка са 97,64% от пътищата от РПМ. В четири области (Шумен, Добрич, Варна и Габрово) 100% от пътищата от РПМ са с асфалтова настилка.

С най-малък относителен дял на пътищата с асфалтова настилка е област Кюстендил (90,11%). Пътища с паважна настилка има в 14 области (Велико Търново, Плевен, София, Видин, Хасково, Бургас, Стара Загора, Русе, Перник, Пазарджик, Пловдив, Ямбол, Враца, Монтана), като с най-голям относителен дял те са в област Монтана (1,82%).

Пътища с трошено-каменна настилка има в 12 области (София, Разград, Кърджали, Силистра, Стара Загора, Ямбол, Пловдив, Пазарджик, Враца, Кюстендил, Търговище, Видин). С най-голям относителен дял на пътищата с трошено-каменна настилка (над 2%) са областите Видин, Търговище, Кюстендил и Враца.

Пътища с баластрена настилка има само в три области (Кюстендил, Благоевград, Сливен). Със значителен дял те са в област Кюстендил (2,8%).

Пътища без настилка има в 14 области (Перник, Кюстендил, Пловдив, Смолян, Благоевград, Русе, Стара Загора, Ловеч, Хасково, Ямбол, София, Враца, Пазарджик, Велико Търново). Значителен дял от РПМ имат пътищата без настилка в област Перник (6,41%), Кюстендил (4,94%) и Пловдив (4,71%).

През 2015 г. пътищата с настилка са се увеличили спрямо 2007 г. средно за страната с 444 км. Увеличението е най-голямо за областите Хасково (83км.), Кюстендил (50км.), Стара Загора (46км.), Сливен (46км.) и Кърджали (44км.).

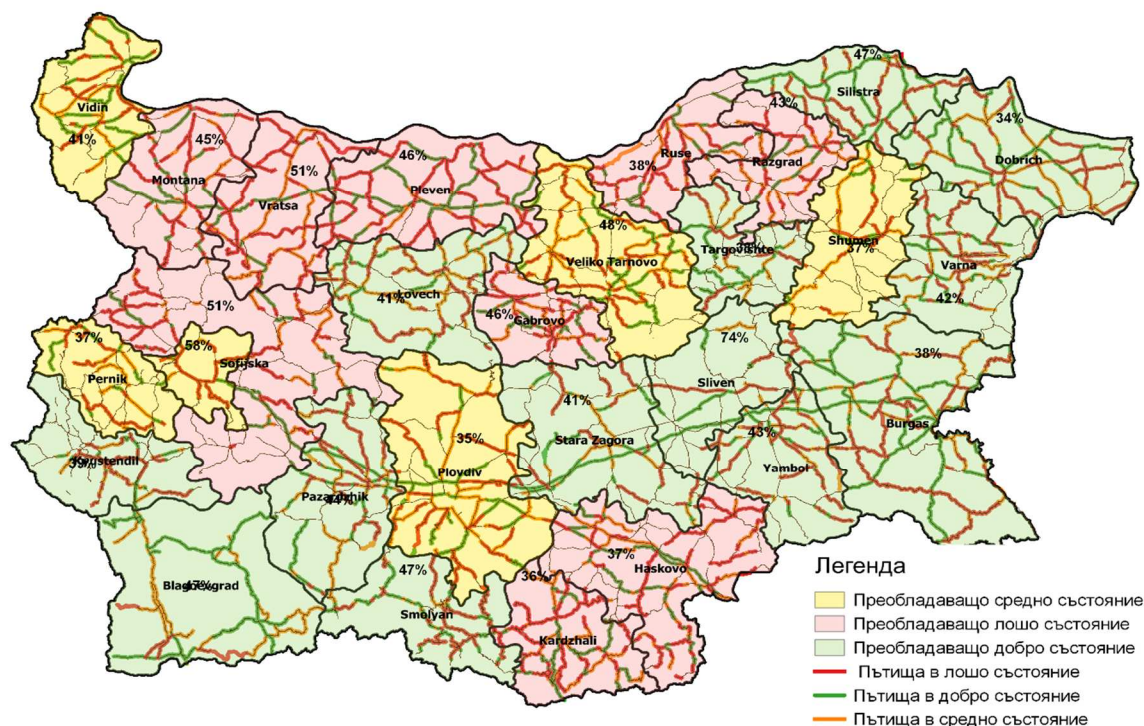
Данните показват, че увеличението на пътищата с настилка е основно от полагане на асфалтова настилка. Намалени са пътища с паважна настилка (Пловдив, Монтана, Плевен, Хасково, Пазарджик, Ямбол и Стара Загора), с трошено-каменна настилка (Пловдив, Пазарджик) и с баластрена настилка (Благоевград, Кюстендил).

Пътищата без настилка са намалени в областите Пловдив (1км.), Смолян (9км.), Перник (1км.) и Кърджали (6км.), но са се увеличили в област Благоевград (7км.) и област Ямбол (1км.).

През 2015 година 35% от пътищата в страната са с добро качество на пътната настилка. Състоянието на пътищата по области значително се различава. С най-голям дял на пътищата в добро състояние е област Сливен (74%). За всички останали области относителният дял на пътищата в добро състояние е под 50%.

По данните за състоянието на пътната настилка са определени областите с преобладаващо добро, средно и лошо състояние на настилките (фигура 4-120). За преобладаващо е прието състоянието на пътните настилки с най-голям относителен дял.

Състояние на пътищата от РПМ 2015

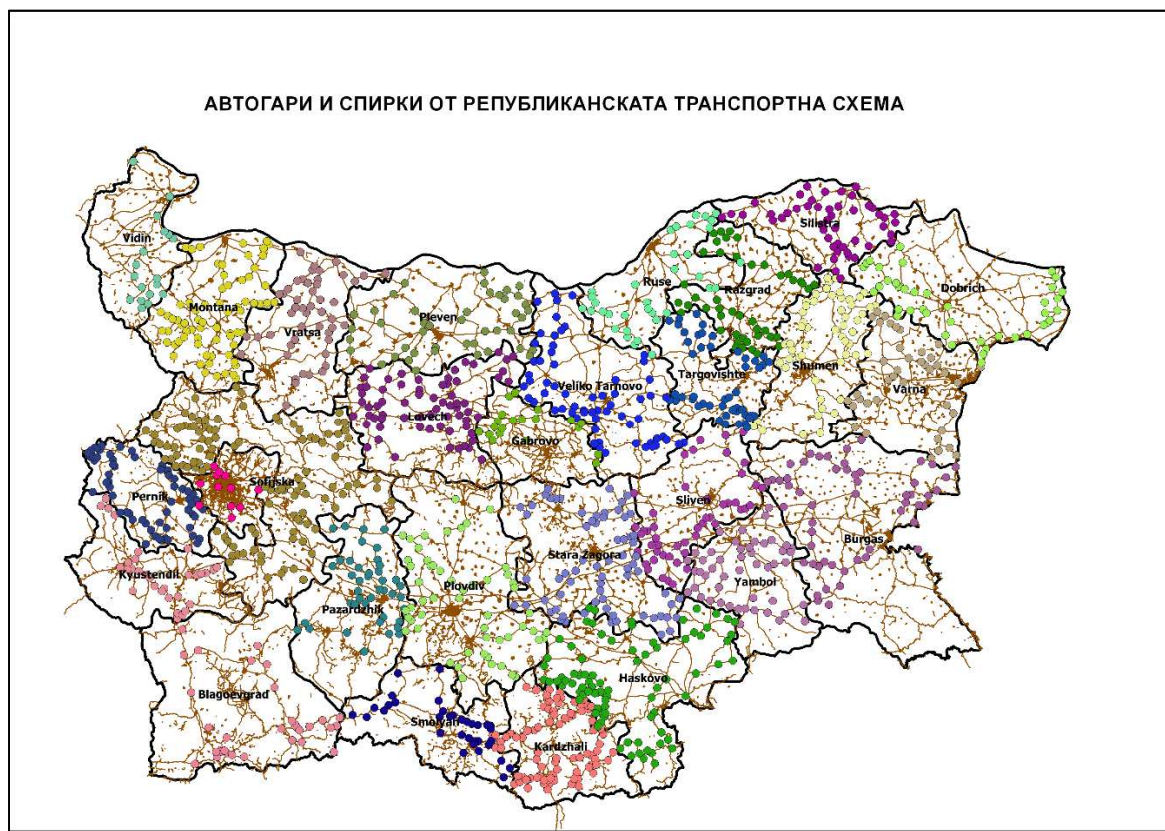


Фигура 4-120 Състояние на пътищата по области

Областите с преобладаващо добро състояние на пътищата са 13 (Добрич, Бургас, Търговище, Кюстендил, Стара Загора, Ловеч, Варна, Ямбол, Пазарджик, Силистра, Благоевград, Смолян, Сливен). Областите с преобладаващ дял на пътищата в средно състояние са 6 (София, Велико Търново, Видин, Шумен, Пловдив, Перник). Областите с преобладаващ дял на пътищата в средно състояние са 9 (Враца, Разград, Русе, Софийска област, Хасково, Кърджали, Монтана, Габрово, Плевен).

• Автогари и спирки от републиканската транспортна мрежа

Наличието и разположението на автогари и спирки определя достъпността на населението до обществен пътен транспорт. Анализът обхваща автогарите и спирките, включени в Републиканската транспортна схема за 2016 година (фигура 4-121).



Фигура 4-121 Карта на местоположенията на автогари и спирки

По области са изследвани следните показатели:

- брой автогари и спирки;
- относителен дял на автогарите и спирките по области;
- гъстота на спирките – брой спирки на 1000 кв. км територия;
- гъстота на спирките – брой спирки на 1000 души население;
- гъстота на спирките – брой спирки на 10 км. пътна мрежа;
- брой на населението, обслужван от една спирка.

Общият брой на автогарите и спирките от РТС е 1418. Броят на спирките по области варира от 120 броя в област София¹³ с относителен дял от всички спирки 8,46% до 17 броя в област Габрово с относителен дял 1,20%.

По гъстота на автобусните спирки на база територия на първо място е област Кърджали (28 броя спирки на 1000 км²). С най-малка гъстота е област Благоевград (5 броя спирки на 1000 км²). Средно за страната този показател е 18 броя спирки на 1000 км².

Друг показател за достъпност до обществен транспорт е брой на спирките на 1000 души население. По този показател област Кърджали (0,60 бр. сп./1000 души) също е на първо място. С най-малък брой спирки на глава от населението е област София (0,08 бр. сп./1000 души).

¹³ Включени са област София и София град.

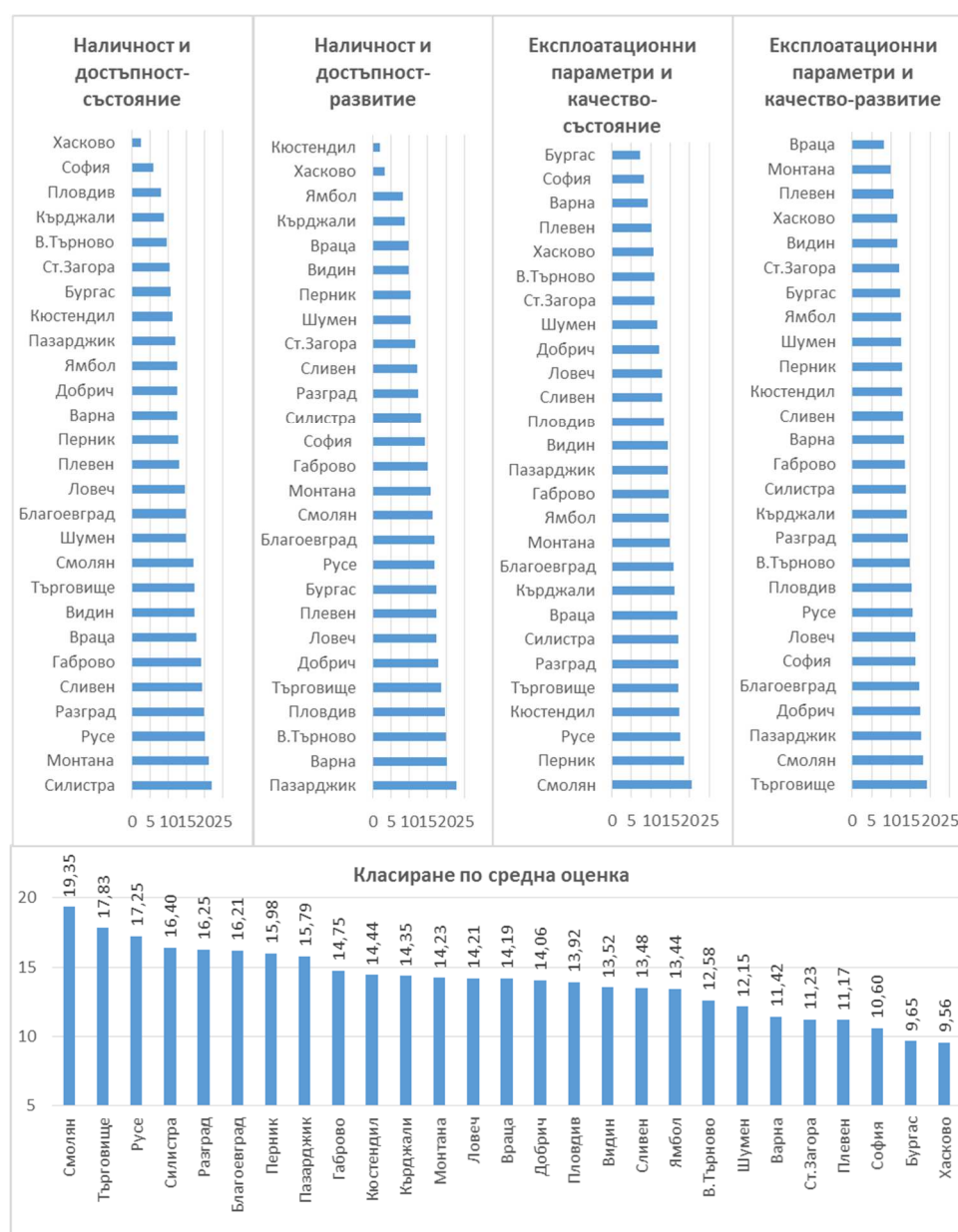
По брой спирки на 10 км. от РПМ на първо място е област Перник (2,15 спирки/10 км.). С най-малък брой спирки на 10 км. от РПМ е област Видин (0,41 спирки/10 км.).

• **Оценка на пътната инфраструктура**

На база на представените анализи на РПМ са направени обобщени оценки и класиране на областите по 48 показателя, характеризиращи инфраструктурата от гледна точка на наличност, достъпност, експлоатационни характеристики и качество. Показателите са групирани в две групи:

- показатели за наличност и достъпност;
- показатели за експлоатационни характеристики и качество на пътищата.

За всяка от двете групи показатели е направена оценка на състоянието на пътищата по области за 2015 година и оценка за степента на развитие по всеки от показателите за периода 2007 – 2015 година.



Фигура 4-122 Оценка и класиране на областите по състояние и развитие на пътната инфраструктура

Област Хасково се нарежда на първо място по показателите за наличност и достъпност за 2015 година и на второ място в развитието по тези показатели за изследвания период. По отношение на показателите за качество и експлоатационни параметри на пътната мрежа, област Хасково е съответно на пето място за 2015 година и на четвърто място по развитие през разглеждания период.

На второ място по средна оценка е област Бургас, която по нито един от разглежданите показатели не е водеща, но е на първо място по средна оценка за показателите за експлоатационни параметри и качество на пътната мрежа.

Област София е на трето място по средна оценка, въпреки че е на първо място по най-голям брой от изследваните показатели за състоянието на пътната мрежа, но изостава значително по показателите за развитие през разглеждания период.

Последните три места в класацията по средна оценка заемат областите Смолян, Търговище и Русе.

• Капацитет на елементите на пътната инфраструктура

Основните фактори, от които зависи капацитета на пътните участъци това са: класа на пътя, състоянието на пътя, нормативните ограничения на скоростта и техническите ограничения на моторните превозни средства, които се движат по елементите на пътната инфраструктура.

Данните за скоростите, които отговарят на капацитетните възможности на различните класове пътища и за различните категории моторни превозни средства са дадени в табл. 4-25.

Таблица 4-25 Капацитет и скорости на автомобилния транспорт по категории МПС

Съставни елементи	Капацитет		Скорости			
означение на пътя	граница на приложение (МПС на 24 часа) (ориентировъчни)	приложение при клас на пътя	Скорости на автомобилите		Скорости на товарните автомобили и автобуси	
A 35,00	50 000 – 80 000	AM	85.68	63.82	61.20	45.58
A 32,50	50 000 – 80 000	AM	85.68	63.82	61.20	45.58
A 29,00	20 000 – 70 000	AM	115.04	70.40	82.17	50.29
A 25,50	20 000 – 65 000	AM	115.04	73.95	82.17	52.82
Г 20	12 000 – 30 000	I	78.87	64.70	70.11	57.51
Г 12	5 000 – 20 000	I	85.18	72.23	85.18	72.23
Г 10,50	5 000 - 20 000	I, II	84.52	69.99	75.13	62.22
Г 9,00	0 – 15 000	II, III	90.00	74.53	80.00	66.25
Г 8,00	0 – 5 000	III клас местни пътища	90.00	84.52	80.00	75.13

Източник: Технически правила и изисквания за поддържане на пътища, НА „Пътна инфраструктура“, МС на РБ, 2009 г., изчисления на консултанта

Натоварването на пътните участъци в пътната мрежа е в рамките на капацитетните възможности и условия за задръствания към 2014 година няма.

• Анализ на разходите и приходите

Агенция "Пътна инфраструктура" организира, възлага, финансира и контролира дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата. Агенцията е юридическо лице - второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на регионалното развитие и благоустройството. Основните източници на финансиране на агенцията, които се използват за експлоатация, поддържане, ремонт и реконструкция на републиканските пътища, както и за изграждане на нова пътна инфраструктура са субсидии и трансфери от държавния бюджет, приходи от такси за ползване на пътната инфраструктура и средства от Европейския съюз.

Разходи за републиканска пътна мрежа

По бюджетна програма „Рехабилитация и изграждане на пътна инфраструктура“ към Политика за поддържане, модернизация и изграждане на техническата инфраструктура, свързана с подобряването на транспортната достъпност и интегрираното управление на водните ресурси и геозащита от бюджета в програмен формат на МРРБ през 2015 г. са усвоени бюджетни средства в размер на 491 786 646 лв. и средства в размер на 776 035 640 лв. като бенефициент¹⁴. Общите разходи за Републиканска пътна инфраструктура са 1 267 822 286 лв., в т.ч. 773 818 387 лв. в рамките на програми с европейски средства.

Данните показват, че Бюджетните разходи са 36,84% от разходите за пътна инфраструктура. Над 56% от бюджетните разходи са свързани с текущ ремонт и поддръжка на РПМ, около 26% с рехабилитация и реконструкция и едва около 10% с изграждане на РПМ.

Приходи

Основен дял в приходите, използвани за поддържане на пътната инфраструктура, имат винетните такси за ползване на пътната инфраструктура от пътни превозни средства от Тарифата на таксите за ползване на пътната инфраструктура, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“. Други такси по тарифата, които са свързани с използване на пътната инфраструктура са кантарни такси, такси за преминаване на Дунав мост в посока Русе – Гюргево, такси за крайпътни обслужващи обекти и рекламни съоръжения, такси за влизане в Република България или за транзитно преминаване на ППС с чуждестранна регистрация, както и такси за движение на тежки и извънгабаритни превозни средства по републиканските пътища.

Данни за приходите от тези източници са показани в таблица 4-26.

Таблица 4-26 Приходи от пътна инфраструктура

Приходи, свързани с пътната инфраструктура за периода 01.01.2015г. – 31.12.2015 г	
Източници	Приходи (лв.)
Винетни такси за ползване на пътната инфраструктура от пътни превозни средства	206359000
Други такси	49081965
Общо	255440965

Източник: Отчет за изпълнение на политиките и програмите на МРРБ към 31.12.2015г.

Такси за ползване на пътната инфраструктура

Броят на продадените винетки за леки автомобили (категория 3) значително надвишава този за тежки ППС.

Броят на продадените винетки за категория 3 се увеличава през периода и от 4118739 бр. през 2010 година достига 4 754 775 бр. през 2015 година или с 636 036 бр. повече.

Тенденцията за продажбата на винетки за тежки ППС до 2012г., когато достига 2545897 бр. е била към нарастване. През следващите години броят на продадените винетки за тежки ППС намалява, като през 2015г. достига 1630261бр. или с 915636 бр. по-малко спрямо 2012г.

Тези тенденции в търсенето на винетки по вид ПС води до промяна в структурата на продажбите. Относителният дял на продадените винетки за категория 3 от 66,68% през 2010 г. нараства на 74,47% през 2014г.

Тенденциите, съотношенията и структурата на продажбите на винетки за тежки ПС (категория 1 и категория 2) показват, че потребителите имат предпочитание към едnodневни винетки. Тяхната продажба значително надвишава продажбите на седмични, месечни и годишни винетки.

При винетките за леки ППС (категория 3) предпочитанията са към седмичните винетки. Приходите от винетни такси са в правопрпорционална зависимост от търсенето и закупуването на определен вид винетки (по категории ППС и по време на ползване).

¹⁴ Отчет за изпълнение на политиките и програмите на МРРБ към 31.12.2015г.

Равнището на цените определя структура на приходите, която се различава от структурата на продажбите.

За ПС категория 1, ЕВРО 0-II са продадени най-голям брой месечни винетки, следвани от годишните. Тенденциите са към рязко нарастване на продадените месечни винетки след 2012 г. Приходите при тази категория ПС са най-големи от годишни винетки, но с изразена тенденция към намаляването им за сметка на приходите от месечни винетки.

За ПС категория 1, ЕВРО III-V+ през 2013г. рязко се увеличава броят на продадените месечни и годишни винетки, което определя и увеличаването на приходите от тях.

Аналогични на характерните за категория 1 тенденции са и тенденциите при категория 2, което показва, че върху търсенето на определен вид винетки оказват не само цените, но и структурата. Като цяло, средствата необходими за съхранение състоянието на пътната мрежа далеч превишават текущото финансиране. За да се приведе цялата мрежа в добро състояние през следващите пет години трябва да се инвестират годишно около 1.1 млрд. лв. в РПМ. За сравнение към сегашния момент се инвестират по-малко от 300 млн. лв. за РПМ. Разходите за рехабилитация на пътищата трябва да бъдат поне удвоени, за да се постигне 75% устойчива пътна мрежа до 2022 г. Това означава, че запазването на съществуващите бюджетни разпределения на средствата за поддръжка и рехабилитация би довело до влошаване състоянието на мрежата 15. Необходимите разходи за поддържане на устойчива инфраструктура са 1 365 563 950 лв. годишно. Тези разходи включват разходи за рутинна и зимна поддръжка, рехабилитация на всеки 7 години и конструктивни промени на всеки 14 години. Недостигът на средства е 428 859 522 лв. годишно. Ако се изключат средствата по проекти от ЕС, то недостигът на средства за поддържане, рехабилитация и инвестиции ще бъде 696 489 358 лв.

4.4.4 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

- Общо за страната за 2014 година броят на убитите при ПТП се е увеличил с 59 бр., а броят на ранените е намалял със 134 бр. в сравнение с предходната 2013 година;
- За периода 2010-2014 г., се наблюдава намаляване на броя на тежко ранените при ПТП за страната, но има увеличение на общия брой на възникналите ПТП. Увеличен е и броят на леко ранените за 2014 г. в сравнение с 2010 г.;
- През 2014 г. разпределението на ПТП по вид се свежда до следните три основни структурно определящи групи, към които се отнасят 91,97% от загиналите:
 - Сблъскване между МПС: отчетени са 2236 бр. ПТП, при които са загинали 210 души и са ранени 3318 души;
 - ПТП с единични МПС: отчетени са 1870 бр. ПТП, при които са загинали 247 души и са ранени 2428 души;
 - Блъскане на пешеходец: отчетени са 2111 бр. ПТП, при които са загинали 150 души и са ранени 2053 души.
- Относно разпределението на възникналите ПТП по дни от седмицата за 2014 г., се вижда, че най-много ПТП са регистрирани в петък, а най-малко в неделя;
- Най-голям брой ПТП възникват в часовите интервали между 17-17.59 ч. и между 18 -18.59ч.;
- С най-малък брой регистрирани ПТП са часовите интервали между 2-2.59 ч. и 3-3.59 ч.;
- В 0,2% от ПТП, основната причина е свързана с лоши пътни условия;
- Най-голям брой ПТП за 2013 и 2014 г. са възникнали на пътища първи клас. По брой-възникнали произшествия следват пътищата трети клас и втори клас.;
- Най-малко ПТП са възникнали на автомагистралите;
- През 2014 г. поради лоши пътни условия са станали общо 13 бр. ПТП с убити и ранени;
- През 2014 г. няма възникнали произшествия поради невзети мерки за разчистване на сняг и лед от пътя;
- Най-голям е броят на ПТП за 2014 г., възникнали поради неравности по пътното покритие, други особености на пътя и повреди по пътното покритие;

¹⁵ Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016-2022

- За 2014 г. няма възникнало ПТП поради недостатъчна видимост на пътя от крайпътни обекти;
- През 2014 г. в извън населените места са възникнали 1862бр. ПТП на пътен участък, 94 бр. на кръстовище, 74 бр. на пътен възел и 8 бр. на мост. Значително по-малък е броят на възникналите произшествия на железопътни прелези и надлези.

4.4.5 АНАЛИЗ НА СТРУКТУРАТА И СЪСТОЯНИЕТО НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ППС

• Количество и качество на ППС по категории

Регистрирани ППС

Най-многобройни са автомобилите над 20 години - 1 475 443, при общ брой на регистрираните превозни средства към юли 2014 година - 3 769 117.

Автомобилите между 15 и 20 години в страната са 1 104 166, а тези между 11 и 15 години - 652 346. Превозните средства на възраст до пет години са 133 941 за 2014 година, а тези между 6 и 10 години - 403 191 бр.

Възрастовата структура на автомобилния парк показва, че най-голям дял от 39% заемат транспортните средства в експлоатация с възраст над 20 години, което потвърждава факта за прекомерното застаряване на автомобилния парк.

Най-малък дял, едва 4% заемат автомобилните превозни средства с възраст до 5 години.

Застрашителен е и дялът на автомобилите с възраст между 15-20 години, който заема 30% от общо експлоатираните превозни средства.

Дялът на новите регистрирани моторни превозни средства в това число и леки автомобили за изследвания период спазва тенденция към намаляване. Този факт довежда до застаряване на автомобилния парк в България. Неблагоприятната възрастова структура оказва отрицателно влияние върху опазването на околната среда.

Екологични категории на ППС

По-голямата част от автомобилите са на възраст над 20 години и това обуславя и наличието им на по-ниска екологична категория.

Едва 4,20% от автомобилите са с Евростандарт 5. Най-голям е дялът на автомобили не притежаващи Евростандарт – 33,40%. Това е така поради големия брой регистрирани автомобили на възраст над 20 години. 24,40% от автомобилите са с Euro 1.

• Експлоатационни проблеми свързани с подвижния състав

Поради големия брой на регистрираните превозни средства на възраст над 20 години, се създават условия за възникване на ПТП в следствие на възникнала техническа неизправност на автомобила. За 2014 година поради техническа неизправност са възникнали 18 броя ПТП, при които са загинали двама души и други 28 са ранени.

4.5 МОРСКИ И ВЪТРЕШНОВОДЕН ТРАНСПОРТ

4.5.1 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ В ПРИСТАНИЩАТА

- *Общ товарооборот, преминал през пристанищния сектор на Република България*

Общият товарооборот на пристанищата за обществен транспорт, както и неговото разпределение през морски и речни пристанища за периода 2007 г. – 2015 г. е показан на долната фигура.



Фигура 4-123 Динамика на изменение на общия товарооборот на пристанищата за периода 2007 – 2015 г. и разпределението му през морски и речни пристанища

От фигурата е видно, че в последните 9 години общия годишен товарооборот на българските пристанища за обществен транспорт е бил най-голям през 2008 г. достигайки над 42 млн. т./г., а средната му стойност е била около и малко над 36 млн. т./г.

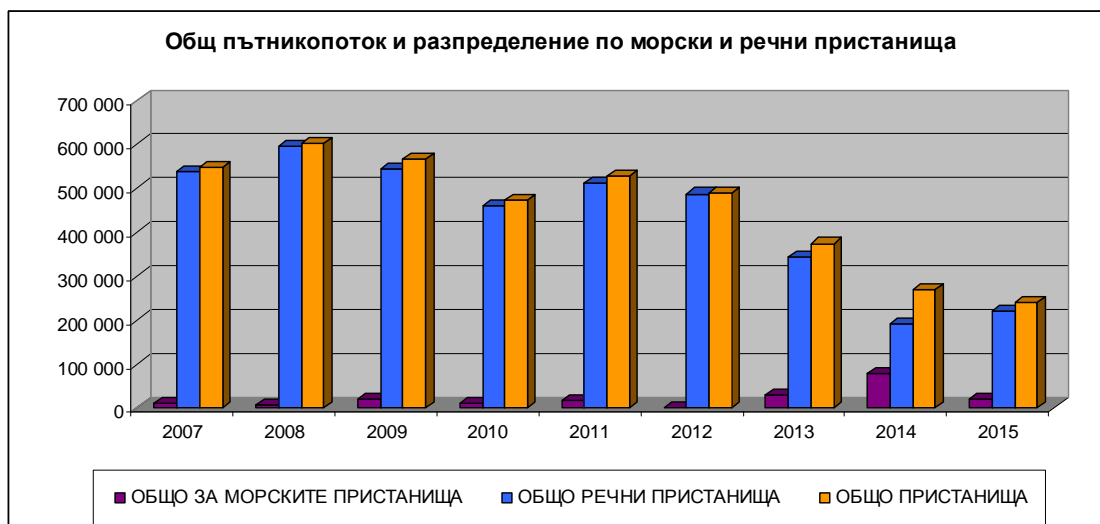
Разпределението на товарооборота между морските и речните пристанища на Република България е било средно от порядъка на 72 % (за морските пристанища) към 28% (за речните пристанища). Речните пристанища са имали най-голям дял от товарооборота през 2007 г. и 2008 г. – около 35 - 36 %, като през последните години той е спаднал наполовина и е около 17 - 18 %.

Общият товарооборот, преминал през морските ни пристанища за разглеждания период отбелязва плавно покачване, като най-голям товарооборот е реализиран през 2013 г. с обработени над 29,5 млн. тона товари и отчетен ръст от 10,81% спрямо 2012 г. През последните две години се наблюдава спад с 5,33% през 2014 г. и 0,21% през 2015 г. Значителен спад на товарооборота се наблюдава през 2009 г., който в общ размер представлява минимум за разглеждания период. Този спад може да се обясни основно със световната финансова криза.

За речните ни пристанища след 2008 г. се наблюдава силен спад на общия товарооборот като през 2009 г. той е 25%. Подобен спад на товарооборота се наблюдава и през 2013 и 2014 г., като през 2015 г. товарооборота спрямо 2008 г. е намалял около 2,45 пъти. Това се дължи на големия спад на товарооборота през пристанищата Лом и Видин, докато товарооборота на русенските пристанища поддържа сравнително постоянно ниво на товарооборота над 3 мил. т./г.

- *Анализ на пътничкопотока, преминаващ през пристанищата*

Общият брой на обслужените в Българските пристанища пътници за периода 2007 г. - 2015 г. и броя на преминалите през морски и речни пристанища, тяхното съотношение през годините и динамиката на тяхното изменение е показан графично на долната фигура.



Фигура 4-124 *Общ пътничкопоток и разпределение по морски и речни пристанища*

От графиката по-горе се вижда, че след 2008 г. общият брой на пътниците преминаващи през българските пристанища е с постоянен спад, като през 2015 г. той е намалял 2,5 пъти спрямо 2008 г.

Основният пътничкопоток се осъществява през речните ни пристанища, като техния дял за разглеждания период е средно 95%.

Видно е, че общия пътничкопоток през речните пристанища постоянно намалява, като най-големия спад започва след 2012 година и достига своя минимум през 2014 г., когато намаляването спрямо средния за периода 2007 – 2012 г. е 2,7 пъти.

През целия разглеждан период броя на пътниците ползващи пристанищата в района Лом и Видин е основен за големината на общия пътничкопоток през речните пристанища. След анализ на данните е направен извода, че намаляването на пътничкопотоците се дължи основно на пускането на Дунав Мост 2 и свързаното с това намаляване на ро-ро превозите във Видин и Оряхово.

За пътничкопотоците през морските пристанища се наблюдава увеличение, но поради сравнително малкия им дял не могат да компенсират спада в речните пристанища.

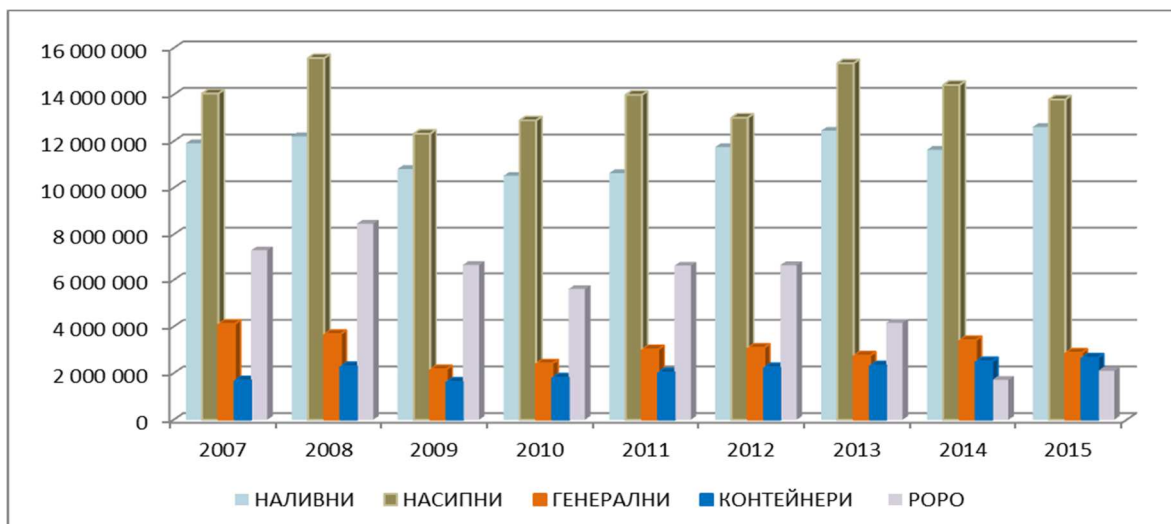
4.5.2 ПАЗАРНА СТРУКТУРА ЗА МОРСКИ И РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

Товарооборотът на Българските пристанища се базира основно на внос и износ на товари. Докато в първата половина на разглеждания период вносът е надвишавал товарите за износ, като разликата е по-очевидна през 2007 г. и 2008 г., то в периода след 2012 г. преобладават товарите за износ.

Обработените товари по другите направления са много малки, като транзитните са се движели от 0,12% до 3,05% (през 2009 г.) спрямо общия товарооборот.

Най-големия търговски обмен по вода се осъществява с Руската федерация, следвана от Турция, Румъния и Украйна.

Структурата на товарооборота по начин на превоз и динамиката на изменение за разглеждания период е показана на долната фигура.



Фигура 4-125 Структура на товарооборота по начин на превоз и динамика на изменение

Основен дял в товарооборота на българските пристанища имат превозите на насипни товари, като за разглеждания период той е 38%. Най-голям товарооборот е постигнат през 2008 и 2013 г., което се дължи основно на големия износ на зърнени товари.

Основен дял в прираста на българските морски пристанища имат и превозите на наливни товари – 32%, които се обработват основно през морските пристанища. въпреки лекия спад през 2009 -2011 г. показват постоянен ръст на увеличение.

Постоянен ръст на увеличение се наблюдава и при обработката на контейнери като товарооборота през 2015 г. е с 57,4% по-голям спрямо този през 2007 г.

За останалите товари (генерални товари), след получилия се силен спад през 2009 и 2010 година се наблюдава леко нарастване, но още не достигат нивото на товарооборота през 2007 г.

Най-големия спад се наблюдава при ро-ро товарите, като през последните години те са намалели над 4 пъти спрямо тези през 2007 и 2008 г. Това основно се дължи на драстичното намаляване на ро-ро превозите през речните пристанища и най-вече тези в района на Лом и Видин, причината за което е пускането в експлоатация на Дунав мост 2 във Видин и пренасочване на автомобилния трафик през него.

От статистическите данни за големината на пътникопотоците по характер на пътуването за периода 2007 – 2015 г. е определено, че до 2012 г. основен дял са имали пътуванията с крайна дестинация в Българските пристанища, като след 2013 г. те са намалели за сметка на тези от чуждестранните круизи с междинна спирка.

- **Търсене и предлагане на пристанищни услуги**

Според Организацията на ООН за прехрана и земеделие – (FAO), вероятно е търсенето на хранителни продукти да нарасне значително в бъдеще, тъй като населението на света се увеличава, както и средния доход на глава от населението. Световното търсене на маслодайни и зърнени култури, които са основните селскостопански продукти, изнасяни от България, е едно от най-бързо нарастващите. Развитието на българския износ на селскостопанска продукция зависи от направените инвестиции в сектора.

Бъдещото търсене на течни горива може да намалее поради изчерпването на източници на фосилни горива в целия свят и технологични промени, които създават алтернативни източници на енергия. За степента, до която тези прогнози имат основание има твърде много неясноти в това отношение и за да се постигне разумна прогноза за количествата на въглеводородите е

важно да се имат предвид, че действащите в момента отношения може да не издържат в близко бъдеще.

Гамата от товари, които се транспортират в контейнери се увеличава непрекъснато, тъй като понастоящем дори продуктите, които представляват насипни товари и автомобилите понякога се транспортират в контейнери.

В световен мащаб пазарът на круизни пътувания расте бързо, със среден годишен темп от 6,5 %. Черно море в момента все още е относително малък пазар за сектора на круизните пътувания.

Важен развиващ се пазар в Европа са речните круизи, които вече генерират голям брой пътници за речните пристанища Видин/Лом и Русе. Реките Рейн/Майн/Дунав, които дават възможност на плавателните съдове да плават по целия път от Амстердам/Ротердам в Холандия до България, Румъния и дори Украйна, безусловно са най-важния воден път за речни круизи.

4.5.3 ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА

Пристанищната система на Република България е съставена от два типа пристанища - морски и речни:

- Морските пристанища са разположени на черноморския бряг, представляващ съответно източната граница на България.
- Речните пристанища са разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната.

В съответствие със ЗМПВВППРБ, Националната пристанищна система включва:

- Пристанища за обществен транспорт с национално значение
- Пристанища за обществен транспорт с регионално значение
- Яхтени пристанища – съгласно чл. 108 на ЗМПВВППРБ
- Рибарски пристанища - съгласно чл. 107 на ЗМПВВППРБ
- Специализирани пристанища - съгласно чл. 109 на ЗМПВВППРБ

Националната пристанищна система на Република България към момента разполага с 14 628 м. обща дължина на кейовия фронт в морските пристанища за обществен транспорт и 13 964 м. в речните пристанища за обществен транспорт.

Кейовият фронт на морските пристанища за обществен транспорт с национално значение е 13 081 м. като на него са обособени 69 броя товарни, 8 броя пътнически и 11 броя служебни корабни места.

Кейовият фронт на морските пристанища за обществен транспорт с регионално значение е 1748 м. като на него са обособени 13 броя товарни корабни места и 6 броя пътнически.

Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с национално значение е с обща дължина от 9 080 м., на който са обособени 44 броя товарни, 5 броя за ро-ро превози, 14 броя пътнически и 3 броя служебни корабни места.

Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с регионално значение е с обща дължина от 4 964 м., на който са обособени 30 броя товарни, 2 броя за ро-ро превози, 3 броя пътнически и 12 броя служебни корабни места.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Основните данни за наличната пристанищна инфраструктура, която е пряко вързана с предоставяните услуги в отделните пристанища по райони са както следва:

Таблица 4-27 Основни данни за наличната пристанищна инфраструктура с национално значение

Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Бургас										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ /м ² /	Закрита площ /м ² /	Резервоари /Силози /куб. м/	
Пристанищен терминал Бургас-изток	За генерални и насипни товари. За пътници	2147	4,50 -10,50	4	8	3	35 000	26 000	за цимент-10000 за масла – 1000	17 бр. ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 6 до 20 тона
Пристанищен терминал Бургас изток2	Старият кей „Насипни товари“	800	11,50	5			40 078	6 615		4 бр. ел. портални пристанищни крана
	Терминал 2А	792	15,50	4			189 000	9700	Силоз 46000	4 бр. портални пристанищни крана и 2 бр. грайферни разтоварачи тип "VASU".
	За наливни товари	пирс и понтон	7,00	2					6580	
Пристанищен терминал Бургас запад	За генерални и насипни товари, и контейнуери	958	6,50 до 11,50	5	1		131 370	55 040		9 бр. ел. портални пристанищни крана до 20 тона, един мобилен кран тип МАК („Фантуци“) -100 тона и една зърнотоварачна машина
Пристанищен терминал Росенец	За наливни товари	3 бр. пирса,	10,00; 12,65 и 7,20	3					складова база на „Лукойл“ АД	4 бр. специализирани претоварни ръкави на пирс №2; гумени шлангове на Пирс № 3; мех. задвижвани гумени шлангове на пирс № 1
Пристанищен терминал Несебър	За пътници	370	8,00			3				

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Таблица 4-28 Основни данни за наличната пристанищна инфраструктура с регионално значение

Пристанища с регионално значение в район БУРГАС										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ /м²/	Закрита площ /м²/	Резервоари/Силози /куб. м/	
Пристанище Кораборемонтен завод „Порт Бургас“	за обработка на генерални и насипни товари	202	10,5	2			9 550	8 152	Силози 18 680	3 бр. релсови ел.портални крана; 1 бр мобилен прист. кран
Пристанище „Порт България УЕСТ“	Обработка на генерални, насипни и неопасни наливни товари, ро-ро	400	6,50 м.; 8,00 и 9,00	3			6 600	5940		четири пристанищни крана с товароподемност 6 - 12 тона
Пристанище Бургаски корабостроителници „Южен кей – Л“	за обработка на генерални, насипни и наливни товари	250	7,2	2			12 250	5 236		1 бр. ел.пристанищен кран с товароподемност 16 тона, както и три мобилни хидравлични багера: „Зенебоген“ - 1 бр. и „Фукс“ - 2 бр.
Пристанище „Трансстрой Бургас“	за обработка на генерални товари и наливни товари от хранителен произход	180	5,5	2			3 800	0		2 бр. Моб. крана;
Пристанище Ахтопол	за пътнически услуги, рибарско и яхтено	186	1,00-3,00		2	1				
Пристанище Поморие	за пътнически услуги, рибарско и яхтено	385	7,20		14	2				
Пристанище Царево	за пътнически услуги и яхтено	313	3,80		32	3				

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Таблица 4-29 Основни данни за Пристанищни терминали с национално значение в район ВАРНА

Пристанищни терминали с национално значение в район ВАРНА										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ /м²/	Закрита площ /м²/	Резервоари/ Силози /куб. м/	
Пристанищен терминал Варна – Изток	За генерални и насипни товари, и пътници	2 345	7,50 до 11,50	11	1	2	33630 + 97600	26632 + 41632		25 броя релсови ел. портални стрелови пристанищни кранове; 1 бр. спец. контейнерен “Пасико”; 1 бр. товарачна машина за зърно - 300 т./час
Пристанищен терминал Варна запад	За генерални, насипни товари и наливни товари	3430	11,50	22			346 393	25527	10 000	25 бр. ел. портални кранове; 4 броя мобилни кранове- 75 тона и 100 тона, 2 бр. портални за контейнери - 35 тона и 3 бр. претоварни машини тип PVH за насипни товари и торби.
Пристанищен терминал ТЕЦ-Варна	За насипни товари - въглища	600	13,00	3						6 бр. стрелови ел. портални
Пристанищен терминал Леспорт	За генерални, насипни товари	475	8,00 м., 7.2 м. и 5,00	3			52 000	863,31		5 бр. релсови ел. портални стрелови пристанищни кранове
Фериботен комплекс -Варна		пирс с дължина от 200 м.	8,70	2						с 2 бр. преходни моста за връзка на сухоземните ж.п. линии с тези на палубите на корабите.
Пристанищен терминал Петрол-Варна	нефт и нефтопродукти	3 бр. пирса,	7,00 до 10,00	3					90000 - частна собственост	механизирано задвижвани гумени шлангове
Пристанищен терминал Балчик	За генерални, насипни товари	164	7,3	2			3 700		2 780	2 бр. ел. портални крана - 10 тона; 1 бр. коработоварна машина за зърно 300 тона/час

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Таблица 4-30 Основни данни за Пристанищни терминали с регионално значение в район ВАРНА

Пристанища с регионално значение в район ВАРНА										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ /м²/	Закрита площ /м²/	Резервоари/Силози /куб. м/	
Пристанище Одесос ПБМ – Варна	Обработка на генерални товари, насипни товари и контейнери	270	7	2			11400	5860		3 бр. релсови ел.портални крана; - Ганц- 5 т.
Терминал за базови масла, част от Пристанище ПЧМВ – Варна	за извършване на товаро-разтоварни дейности с нефтоналивни товари от/на танкери и сухопътни превозни средства	130	8,5	1					24000	Кран стрелови хидравличен; Помпена инсталация
Пристанище ПЧМВ – Варна	за обработка на генерални товари, контейнери, нефтоналивни и насипни товари	115	8,50	1			600	700	12830	1 бр. портален пристанищен кран с товароподемност 8/16 тона и два автокрана тип „Готвалад“ с товароподемност 50 т. и 36 т.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Таблица 4-31 Основни данни за пристанищни терминали в район РУСЕ

Пристанищни терминали с национално с национално значение в район РУСЕ										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ / м²/	Закрита площ /м²/	Резервоари/Силози /куб. м/	
Пристанищен терминал Русе-изток	За генерални, насипни и Ро Ро товари	1 618	2,50	14			190 500	15 800		14 бр. ел. портални пристанищни крана
Русе запад	За генерални, насипни товари	1 518	2,50	11	1		27 600	8 900		9 бр. ел. портални пристанищни крана
Пътнически терминал Русе – Център	За пътници	451	2,60			3				1 бр. понтон – за обслужване на пътнически кораби
Пристанищен терминал Свищов	За генерални и насипни товари, и пътници	922	2,50	8		1	22 800	6 100		11 бр. електрически портални стрелови крана
Пристанищен терминал Сомовит	За генерални и насипни товари, и пътници	354	2,50	2		1	9 700	2 175		4 бр. ел. портални пристанищни кранове с товароподемност 5 тона и 1 бр. зърнотоварачна машина; 1 бр. понтонс преходен мост
Пристанищен терминал Тутракан	За генерални и насипни товари, и пътници	110	2,50	1		1	2 500			1 бр. ел. портален пристанищен кран
Фериботен терминал Никопол	За генерални и насипни товари, и пътници	Ро-Ро рампа, 114/30	2,50	1						
Фериботен терминал Силистра	За Ро Ро товари	Ро-Ро рампа, 128/30	2,50	1						
Пътнически терминал Силистра	За пътници	300	2,50			3				3 бр. понтони с преходен мост към тях
Пристанища с регионално значение в район РУСЕ										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ / м²/	Закрита площ /м²/	Резервоари/Силози /куб. м/	

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Пристанище „Ист поинт - Силистра“	за пътници	200	4,00			1				Понтон 22/6/1,8м
Пристанище „Силистра - Поларис 8“	обработват насипни и генерални товари.	350	5,00	1	1		5 600			три портални крана
Пристанище „Силистра - Лесил“	обработват насипни и генерални товари.	540		5			18 000			три портални крана
Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“	Обработват се танкери с течено гориво.	60	2,6	1					5800	помпена инсталация
Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“	за генерални, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункерование и снабдяване на корабите с електрическа енергия	650	1	7			15 000	1 440	Силози - 9798 куб.м	три ел. портални крана и един пневматичен агрегат за товарене и разтоварване на зърно
Пристанище „Русе - безмитна зона“	за обработка на наливни товари	100	2	1					40 000	помпена инсталация
Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“	За обработване на насипни и генерални товари	135	3	1			1 500			2 портални крана Ганц-5т.
Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“	За насипни и генерални товари.	280	2,5	3			10 000			3 портални крана
Пристанище „Пристис“	за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби и корабно бункерование	1100	2,5		10	1	485		80	10 бр. Понтони 70/11/3; 70/10/5;
Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“	за обработка насипни товари - въглища.	172	2,5	2			15 250			2 бр. портални крана
Пристанищен терминал „Свилоза“	за обработка генерални и насипни товари	130	2,5	1			7 470			1 бр. портален кран - 10 т

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Пристанище „Белене“	за насипни и генерални товари	285	2,5	2			21 200			2 бр. портални крана 16-20 т. и 3 бр. мостови кранове
Пристанище „Никопол“	пътническо пристанище	135	4,4			1				Понтон 22/8м
Пристанище „Петрол - Сомовит“	за разтоварване и бункероване на нефтопродукти.	75,8	2,5	1						плаваща претоварна установка с дължина 75,80 м

Таблица 4-32 Пристанищни терминали с национално с национално значение в район ЛОМ и ВИДИН

Пристанищни терминали с национално с национално значение в район ЛОМ и ВИДИН										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ /м²/	Закрита площ /м²/	Резервоари/Силози /куб. м/	
Пристанищен терминал Лом	За генерални и насипни товари,	1 422	2,50	13			117 921	8 343		16 бр. ел. портални пристанищни крана
Пристанищен терминал Оряхово	За генерални и насипни товари, и пътници	323	2,00	2		1	4 400	962		3 броя ел. портални стрелови крана с товароподемност 5 до 10 тона
Пристанищен терминал Видин-север	За генерални и насипни товари	320	2,40	4			10000	3131		2 бр. ел. портален кран тип „Кировец“ с товароподемност 16 – 20 тона и една зърнотоварачна машина с капацитет 200 тона зърно/час
Фериботен комплекс Видин	За Ро Ро товари	50	2,50	1						Ро-Ро рампа, с ширина от 30-50 м.
Пристанищен терминал Видин-юг	За генерални и насипни товари	200	2,50	2			18 000			2 бр. електропортални крана

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Пристанищен терминал Видин - Център	За пътници	1440	2,50		3	4	18 000			седем понтона за приставане на плавателните съдове
Пристанища с регионално значение в район ЛОМ и ВИДИН										
Наименование	Предназначение	Кейов фронт /м/	Проектна дълбочина /м/	Корабни места /бр./			Складови съоръжения			Кейови претоварни машини /броя/
				Товарни	Служебни	Пътнически	Открита площ /м²/	Закрита площ /м²/	Резервоари/Силози /куб. м/	
Фериботен комплекс Оряхово	Предназначено е за обработка на ро-ро товари	30	3,2	1	1		10 000			понтон 75/48
ДДФ "Дуним" - Козлодуй	за обработка на насипни и генерални товари	158	2,5	1	1		7000			2 броя електрически портални кранове 10-16 тона; 1 бр. понтон;
Екопетролиум - Видин /Тайфун/	Основната дейност на обекта е приемане, съхраняване и експедиране на нефтопродукти	87	2,5	1					7200	1 бр. баржа с помпена инсталация
Ро-Ро СОМАТ Видин	Предназначено е за обработка на ро-ро товари	130	2,5	1			42 000			
Безмитна зона - Видин	за обработка на НЕФТОПРОДУКТИ И БУНКЕРОВАНЕ НА КОРАБИ	75	1	1					400	1 бр. понтон с помпена инсталация
ДДФ "Бъдин" - Видин	за обработка на насипни и генерални товари	191	2,5	2	1		6350	0		1 бр. понтон; 2 броя електрически портални кранове 10-16 тона

От представеното по-горе описание на количествените параметри и състояние на българските пристанища може да се каже, че Националната пристанищна система на Република България към момента разполага с доста наситена мрежа от черноморски и дунавски пристанища.

Независимо от това за голяма част от пристанищата за обществен транспорт са налице редица фактори, които ограничават тяхната функционалност, а именно:

- Съществуващите характеристики на по-голяма част от пристанищната инфраструктура (кейови и тилови претоварни фронтове и складови съоръжения) не съответстват на характеристиките на отделните транспортни средства, видове товари и изисквания към технологията за тяхната обработка и съхранение.
 - Дълбочинните пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство;
 - За някои от по-старите пристанища и най-вече за тези с регионално значение параметрите на отделните пристанищни зони - складови, тилови претоварни фронтове и сухопътни връзки и тяхното ситуационно разположение спрямо кейовете и входно изходните зони не са съобразени с големините и маршрутите на товаропотоците, които са характерни за търговските пристанища.
 - Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна -Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас - Изток, но и пристанищните терминали в Русе, Свищов, Лом, Оряхово и Тутракан са в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми, както от екологично естество, така и от архитектурно – строително естество. Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда, налагат преосмисляне на концепцията за формите за използване на тези територии.
 - Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) - сградния фонд, складови съоръжение, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на техните функции от интересите на отделните собственици.
 - От това следва ниската степен на надежност по отношение на изискванията за наличие на модерни и високоефективни пристанища, осигуряващи задоволяване потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри съответстващи на тенденциите за увеличаването на големината на корабите.
- **Капацитет на елементите на пристанищната инфраструктура. Оценка на нивото на предлагане на транспортни услуги.**

Основният параметър за наличност на услугите за едно пристанище (пристанищен терминал) е неговата пропускателна способност.

Пропускателната способност на един пристанищен терминал (пристанище) е комплексен показател и зависи както от техническите и технологични характеристики и капацитетни възможности на всички структурни звена от състава на технологичната схема за обработка, така и от много други обективни и субективни фактори и условия.

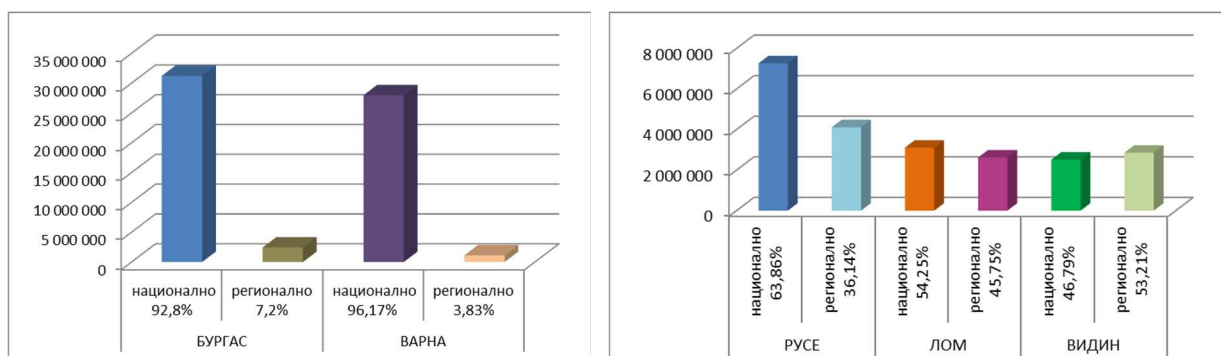
Претоварният капацитет при съществуващите условия, технически средства и действащи технологии се оценява на около:

- 62,728 млн. т. товари в морските пристанища и
- 22,472 млн. т. – в речните.

Пропускателните способности на пристанищата с национално и регионално значение по отделните пристанищни райони са следните:

Таблица 4-33 Пропускателна способност на пристанищата с национално и регионално значение

Пристанищен район	Наименование	Пропускателна способност	
		Товари т/г.	Пътници бр/г.
БУРГАС	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Бургас	31 216 168	278 886
	Пристанища с регионално значение в район БУРГАС	2 438 059	66 000
ВАРНА	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район ВАРНА	27 960 681	160 359
	Пристанища с регионално значение в район ВАРНА	1 113 487	0
РУСЕ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Русе	7 261 860	388 922
	Пристанищата с регионално значение Русе	4 110 306	37 944
ЛОМ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Лом	3 107 000	12 648
	Пристанищата с регионално значение в района на Лом	2 620 000	124 000
ВИДИН	Пристанищни терминали с национално с национално значение в района на Видин	2 514 000	212 200
	Пристанища с регионално значение Видин	2 858 816	56 000



Фиг. 4-126 Пропускателни способности на пристанищата

Основен дял в пропускателната способност на морските ни пристанища имат пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

С най-голяма общата пропускателна способност са пристанищните терминали за обществен транспорт с национално значение в Бургас, като тя е с около 5 % по голяма от тази на пристанищните терминали с национално значение във Варна. Въпреки това трябва да се има предвид, че около 50% от пропускателните възможности в пристанище Бургас се осигуряват от възможностите на специализирания терминал за наливни товари Росенец.

Капацитетът на морските пристанища за обществен транспорт с регионално значение е 3 551 545 т./г. и представлява едва 5,66% от общия капацитет на морските пристанища. Това е така, не само поради малкия им брой но и защото те представляват малки пристанища, повечето от които са изградени в средата на миналия век и са имали характера на заводски кейови съоръжения с обслужващи функции за съответното производство.

За разлика от морските съотношението на пропускателните способности на речните пристанища с национално значение и тези с регионално значение е доста по различно. Делът на речните

пристанища с регионално значение е около 42% от общата пропускателна способност на речните пристанища.

По отношение на пропускателните способности по райони, най-голям дял имат пристанищата в района на Русе – 50%,

Независимо от това, че количествените параметри на пропускателната способност на българските пристанища надвишават значително реализирания през изминалите години товарооборот и показват наличието на резерв от капацитет, много от качествените параметри на предоставяните услуги не отговарят на съвременните изисквания и търсене на услугите, които най-общо се изразяват във следното:

- Параметрите на кейовите пристанищни съоръжения в морските пристанища несъответстват на съвременните тенденции за развитие на корабоплаването и се явяват ограничителен фактор за товародателите с голямотонажни кораби.
- Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата;
- Територията на някои от терминалите, която е публична държавна собственост е недостатъчна и не разполага със необходимите тилови структури.
- Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на терминалите от интересите на отделните собственици.
- Морално и физически остарял транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите;
- Недостатъчна специализация в пристанищата и пристанищните терминали, осигуряваща необходимите условия за претоварване и съхранение на структуроопределящите товари с адекватен капацитет, високоефективна и конкурентна работа.

По отношение на пропускателната способност за пасажери, най-големи възможности има пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Това е поради наличието на голям брой пътнически пристанища и фериботни терминали.

4.5.5 ДОСТЪПНОСТ НА ТРАНСПОРТНИТЕ УСЛУГИ

- Пристанищата свързват водните пространства на Република България със сухоземната пътна и/или железопътна транспортна мрежа.
- Съгласно чл. 103. (1) от ЗПВВПРБ, Пристанищата за обществен транспорт са достъпни без ограничение за всички кораби и товари.
 - *Достъп по вода*

Пристанищата, разположени във Варненското езеро се свързват с Черно море чрез Канал 1, който е с проектна дълбочина от 12.50 м (ЧС). Максимална навигационна широчина на канала е 310 м на изхода на канала във Варненското езеро, а минимална е 94 м в подхода към Аспаруховия мост. Широчина на канала по дъното, в обсега на устоите на Аспаруховия мост е 74 м. Височината на корабите преминаващи по Канал №1 е лимитирана от Аспаруховия мост. Еър-драфта под Аспарухов мост (при температура 5 градуса по Целзий – 44,14 м, а над 5 градуса – 43.04 м.), въздушните електропроводи над Канал 2 (при температура 5 градуса по Целзий – 43.90 м, а над 5 град – 41.78м) и акваторията пред кейовете ограничава големината на приеманите кораби;

Канал 2 е разположен между Варненско и Белославско езера и представлява основната част от връзката Черно Море –Пристанище Варна – Запад. Общата дължина на Канал 2 е 10 188 метра с проектна дълбочина 12,30 метра (ЧС), и максимална навигационна широчина – 140 м.

Корабите преминават тези канали /№1 и 2/ само в еднопосочно движение с ограничение на скоростта. Разминаването става по фарватера на Варненското езеро.

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас – Запад“ е със следните проектни характеристики:

Разположение	Дължина	Широчина	Дълбочина
до акваторията на Терминал №2А –	5150 м.	150	15,50
Продължение до акваторията на „Бургас-Запад“	1300	150	12
Подходен канал към Бургас- Изток	1300	130	12
Подходен канал за пристанище „Бургаски корабостроителници“	650	100	7,50

От анализа на условията за достъп по вода в морските пристанища е установено, че параметрите на подходните плавателни канали, пристанищните акватории и дълбочинните пред кейовете на повечето морски пристанища /с изключение на Терминал 2А/ не съответстват на тенденциите за развитие на флота и са ограничителен фактор за големината на корабите които могат да посещават пристанищата.

Правният статут за ползването на р. Дунав е уреден с Конвенцията за режима на корабоплаването по река Дунав, където е посочено, че река Дунав е свободна за корабоплаване за всички държави в света.

Задължение на България е осигуряването на регламентирани габарити на корабоплавателния път в българския участък, а именно – дълбочина на пътя минимум 2,50м при ниско корабоплавателно ниво, ширина 180м и радиус на кривите 1500м, при всякакви условия – през тъмната и светла част на денонощието.

Двата най-тесни участъка за корабоплаване са при остров Белене (ркм 577 - 560) и в отсечката между пясъчната плитчина при Карагеорге и Черна вода (ркм 344 - 300).

Съществуващите навигационни проблеми на река Дунав повишават рисковете и ограничават общия капацитет на плавателния път според ЕС стандарти, изразяващо се в ограничаване газенето на корабите, ограничаване превозната товароносимост на речния флот и загуба на атрактивност на реката като ключов транспортен коридор.

Достъп по суша

Изследвани са подробни данни за наличието и условията на съществуващите автомобилни и железопътни връзки на отделните пристанища и пристанищните терминали.

От тях е установено, че някои от пристанищните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Това за някои от пристанищата е доста негативно и налага целия товарооборот от и към страна суша да се осъществява чрез товарни автомобили.

Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизирани територии и целият автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места. Освен нарушаване на здравната среда за съответното население, недостатъчната пропускателна способност на улиците от съответните маршрути води до големи задръствания и затруднения за товарни автомобили и неефективност за превозвачите. Всичко това прави пристанищата непривлекателни за отделните товародатели и спедитори.

Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.

4.5.6 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

Разрешаването на проблемите, които стоят пред българската пристанищна система пряко или косвено ще има и положителен по отношение на безопасността и сигурността. Инвестирането в нови проекти за развитието на пристанищата инфраструктура, нови технологии и пристанищно оборудване ще доведе до повишаване сигурността и безопасността за достъп и обработка на транспортни средства и превозваните с тях товари, ще се намали вредното влияние върху компонентите на околната среда от прах, газове и разпиляване на товари (насипни, наливни и др.) както и вероятността от аварии.

Чрез териториалното разширяване на обхвата и допълване на функциите на информационната система за управление на трафика на плавателните съдове ще се осигури ефективно и безопасно корабоплаване в морските пространства. По този начин ще се допринесе за постигане на устойчива транспортна система, повишен капацитет за отговор при замърсяване и цялостно улесняване на морския транспорт. Надграждането и поддържането на Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт (VTMIS), като част от Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване (SafeSeaNet), ще допринесе за повишаването на безопасността, сигурността и ефикасността на морския трафик, както и намаляване екологичните последици от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността.

Посредством адаптиране на съответните европейски и световни добри практики (MarNIS, D4.1.N-Port Assessment Tool, UK Port Safety Marine Code и др.) за извършване на количествена оценка на риска за българските пристанища за обществен транспорт (по отношение на безопасност, околната среда, ефективност на пристанищните дейности – обработка, изчакване, административни и логични процедури и др.) вкл. по отношение на морския транспорт на къси разстояния – Short Sea Shipping, управление на кризисни ситуации – безопасност и сигурност. На база на резултатите от прилагането на формализирана оценка на риска, ще се потърси възможност за приоритизиране на мерките и планиране на подобрения и съответни инвестиции.

Основната действаща понастоящем пристанищна кейова механизация включва електрически стрелови портални кранове, които са стари (30 – 50 годишни). Единици са закупените модерни кранове. Дори при обработката на контейнеровозите основно се използват стрелови пристанищни кранове вместо специализираните гентри кранове.

В редица пристанища от много години не е закупувана нова кейова механизация. Основните цели и задачи, които трябва да бъдат изпълнени при разработване на бъдещите проектните решения за развитието на транспортни схеми и технологии в пристанищните терминали трябва да бъдат насочени в посока технологичното оборудване да бъде на съвременен техническо ниво, да отговаря на условията и обема на работа, което от своя страна да гарантира висока надеждност и безопасност за обслужващия персонал и околната среда, както и запазване на търговските и потребителски качества на товарите при тяхната обработка.

Негативно отражение върху безопасността и сигурността на превозите оказват не само лошото състояние на инфраструктурата, но и нарушенията на правилата за експлоатация в съответствие с техническите нормативи и стандарти. Голямо влияние за повишаване на безопасността и сигурността на транспортния процес оказва отговорността на всеки ползвател, оператор на транспортната инфраструктура по отношение стриктното спазване на изискванията на съответствие с техническите нормативи и стандарти за нейното използване.

Необходимо е осъществяването на постоянен контрол на състоянието на пристанищната инфраструктура и начините на нейната експлоатация – натоварването от складираните материали и от механизацията на отделните складови и претоварни зони да не надвишава максимално допустимото, както и вземането на бързи и адекватни мерки при установяване на нарушения, които биха обезпечили една сигурна транспортна инфраструктура, гарантираща сигурност и безопасност на транспортния процес. Наред с това е безспорно, че една по-добре управлявана

стратегически пристанищна национална мрежа има потенциала да доведе до икономия на време за обработка на товарите и пътниците, допринасяйки и за по-голяма икономическа ефективност на инвестициите (навременно извършване на инвестициите и в резултат общо оптимизиране на използването на мрежата).

Поддържането на проектните дълбочини в пристанищата е от особена важност за търговската им експлоатация, но освен това е основа за транспортната безопасност-избягване на аварийни случаи като „докосване на дъното от кораба“ или още по-тежкото „засядане“. Инциденти от този род могат да доведат до тежки последици както за самия кораб, така и за пристанището и държавата като цяло. Освен рисковете от повреда на корпуса на кораба и евентуални екологични щети от замърсяване следва да се държи сметка и за репутацията на българските пристанища като безопасни. Щетите от нарушена репутация са индиректни, но могат да бъдат далеч превишаващи щетите от конкретен аварийен случай. Част от тези щети ще се измерват с по-високи застраховки на посещаващите кораби, респективно по-високи навла и като цяло - загуба на конкурентоспособност и намаляване товарооборота на пристанищата.

Навигационният канал в българо-румънския участък на река Дунав не отговаря на международно приетите проектни стандарти, издадени от Дунавската комисия. Има ограничения за навигационна безопасност и достъпност на канали, които ограничават операционната ефективност на речния флот, капацитета на реката и привлекателността.

Подобрената навигационна безопасност ще намали рисковете от повреди по корпуса на корабите, съпроводени с големи екологични щети от замърсяване.

Някои от пристанищните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Това за някои от пристанищата е доста негативно и налага целия товарооборот от и към страна суша да се осъществява чрез товарни автомобили. Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизираните територии и целия автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места, които са с недостатъчната пропускателна способност водят до големи задръствания, риск от катастрофи и затруднения за товарните автомобили, респ. неефективност за превозвачите.

4.6 ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

4.6.1 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ВЪЗДУШНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

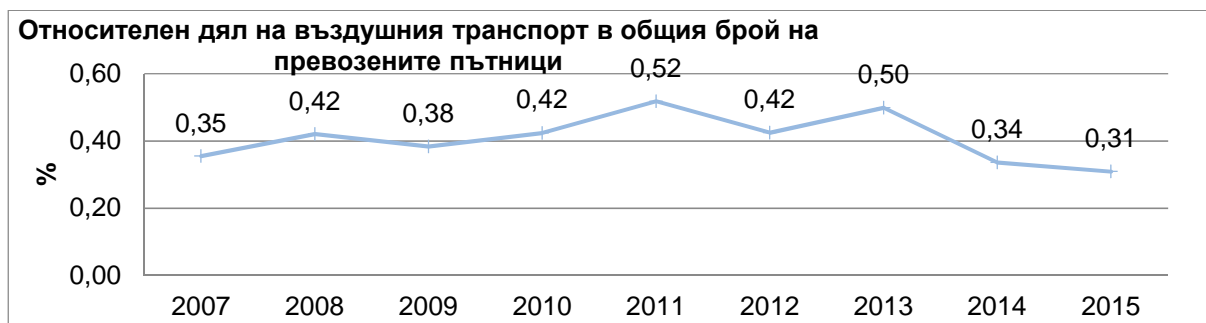
Въздушният транспорт има все по-нарастващо значение за пътуванията до и от страната. Общият брой на превозените пътници до и от страната варира между 2 200 хил. и 2 700 хиляди през периода 2007 -2015 г.

Таблица 4-34 Обем на международните пътнически превози, извършени от български въздушни превозвачи

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Брой превозени пътници, хил.	2237	2636	2184	2327	2693	2211	2269	2375	2240
Пътническа превозна работа, млн. пкм.	3892	4467	3713	4275	4496	3528	3738	4023	3644
Средно превозно разстояние на 1 пътник, км	1740	1695	1700	1837	1670	1596	1647	1694	1627

Източник: НСИ

Относителният дял на въздушния транспорт в общия брой на превозените пътници на националния транспортен пазар остава нисък (около 0,3 % средногодишно), поради ограниченият капацитет на летищата и факта, че този вид транспорт е приложим основно в сегментите на туристическите и бизнес пътувания, които не се характеризират с висока честота в сравнение с автомобилните, автобусните и градските превози.

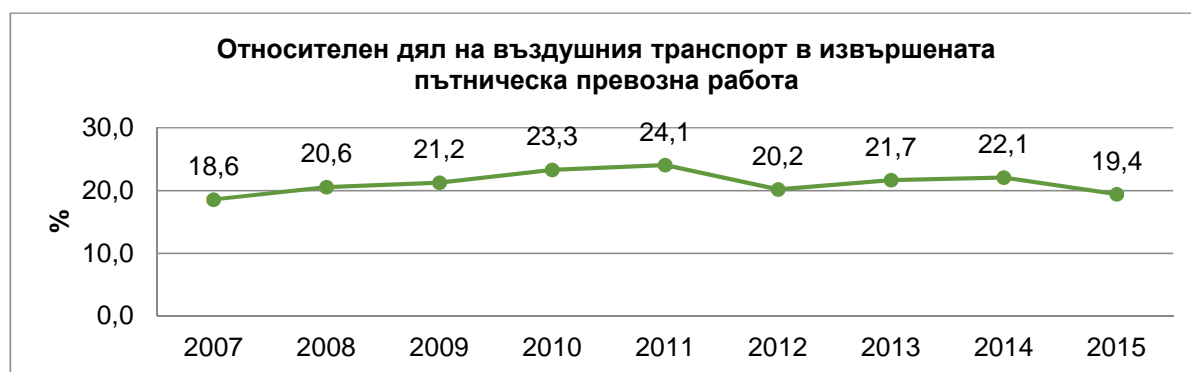


Източник: НСИ

Фигура 4-127 Относителен дял на въздушния транспорт в общия брой превозени пътници от български превозвачи

Извършената пътническа превозна работа по въздушен транспорт се отличава с незначителни колебания през отделните години на анализирания период като се запазват относително постоянни обеми. Налице е нарастване в извършената работа в пътниккилометри до 2011 г., след което се забелязва тенденция на намаление и достигане на ниво по-ниски от тези през 2007 г.

Относителният дял на въздушния транспорт в общия обем на пътническите превози, измерен в пътниккилометри е ключов показател за анализ на развитието на този сектор и неговата ефективност. Данните от анализа показват, че този дял също се запазва относително постоянен в рамките на периода като е налице нарастване с 6 % от 2007 до 2011 г., след което е налице спад и през 2015 г. се достига отново до нивата от 2007 г.



Източник: НСИ

Фигура 4-128 Относителен дял на въздушния транспорт в общия обем на извършената пътническа превозна работа от български превозвачи

Средното превозно разстояние на 1 пътник по въздушен транспорт остава относително постоянно през периода 2007 – 2015 г. Забелязва се известно нарастване на това разстояние през 2010 г., но впоследствие то намалява и се задържа около 1 689 км средногодишно.

Анализът на динамиката на показателите за брой превозени пътници, извършена превозна работа и средно пропътувано разстояние от един пътник отразява още по-ясно колебанията в пътническата превозна дейност спрямо стойностите на показателите през 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-129 Изменение в броя на превозените пътници, извършената работа и средното превозно разстояние на един пътник по въздушния транспорт спрямо 2007 г.

Като обобщение може да се направи извода, че броя на превозените пътници се изменя с най-значително, за сметка на това превозното разстояние намалява през периода и всичко това рефлектира в намаляване на обема на извършената работа спрямо 2007 г.

По отношение на броя на пътниците, превозени по вътрешни въздушни линии се забелязва трайна тенденция на нарастване. В рамките на периода 2007 -2014 г. това нарастване е двукратно. То е свързано с подобряване на обслужването и повишаване броя на полетите до и от морски летища Варна и Бургас. Съответно извършената превозна работа при осъществяването на превозите по вътрешни въздушни линии също нараства до 2011 – 2012 г., след което бележи спад. Средното превозно разстояние на един пътник по вътрешните въздушни линии също е

относително постоянно и е 365 км през разглеждания период. Това е обусловено от факта, че основните летища, между които се извършват вътрешните превози са София и Варна/Бургас. Съответно през периода не е започнало извършването на полети по други направления и това разстояние остава относително постоянно.

Таблица 4-35 Обем на вътрешните пътнически превози, извършени от български въздушни превозвачи

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Брой превозени пътници, хил.	83	139	118	121	199	197	176	173
Пътническа превозна работа, млн. пкм.	32	56	45	44	70	70	62	57
Средно превозно разстояние на 1 пътник, км	386	403	381	364	352	355	352	329

Източник: НСИ и собствени изчисления

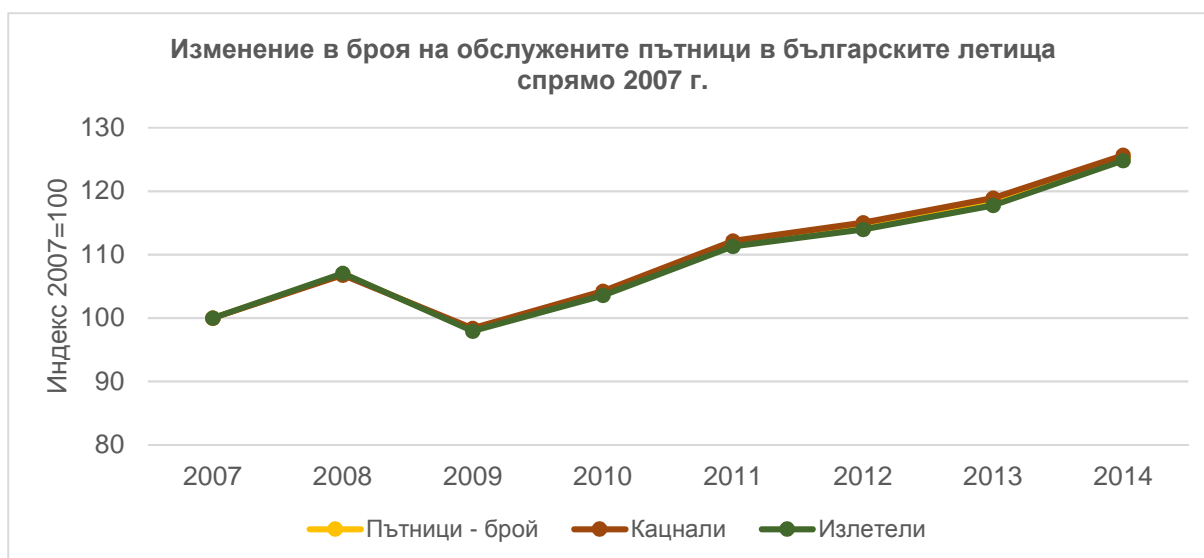
Данните за броя на обслужените пътници в българските летища през периода 2007 -2015 г. показват непрекъснат ръст на пътничопотока. Този ръст се забелязва както по отношение на броя на заминалите, така и за броя на пристигналите пътници, които са почти по 50 % от общия брой на пътуващите.



Източник: НСИ

Фигура 4-130 Брой на обслужените пътници в българските летища

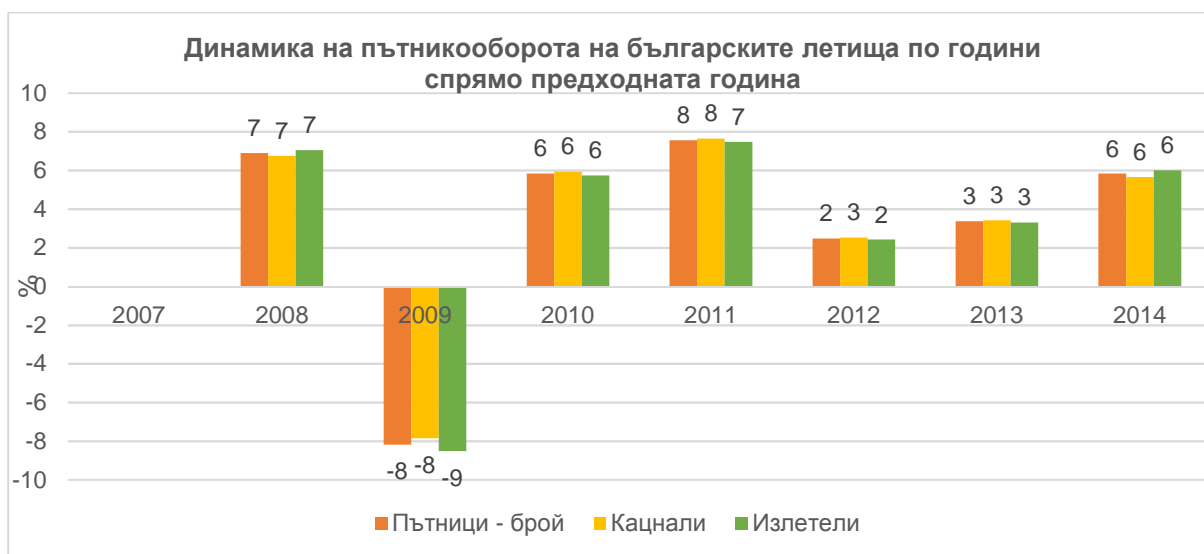
Анализът на изменението на броя на пътуващите лица през българските летища спрямо 2007 г. ясно показва тенденция към нарастване на пътничкооборота, който в края на периода е с 25 % повече от този през 2007 г. Този ръст е характерен еднакво както за броя на пристигналите, така и за броя на заминалите пътници. Средното нарастване на броя на пътниците, преминали през летищата в страната за целия период е 10 %.



Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 4-131 Изменение в броя на обслужените пътници в българските летища спрямо 2007 г.

Динамиката на пътничкооборота на летищата по години отразява средногодишен ръст на броя на обслужените пътници в българските летища от 3,4 %, който е еднакъв както за броя на заминалите, така и за пристигналите пътници.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-132 Динамика на пътничкооборота на българските летища по години спрямо предходната година

4.6.2 ПАЗАРНА СТРУКТУРА

В страната са регистрирани 18 авиационни оператори за извършване на товарни и пътнически полети, със 71 въздухоплавателни средства, от които 59 са предназначени за обществени търговски полети, а останалите – за бизнес и товарни полети.

Осемнадесет са основните български авиопревозвачи, опериращи на пазара на въздушните превози в страната и чужбина.

- „България Ер“ АД е най-голямата българска компания, която предлага въздушни превози. Флотът компанията включва 12 самолета. Пазарният дял от оборота на българския пазар, който авиокомпанията държи, е 29%, а от броя

продадени билети – 33%¹⁶. Извършва редовни полети от София, Варна и Бургас до 27 основни града в Европа и Близкия изток, а също така чартърни и бизнес полети по заявка до над 100 дестинации. „България Ер“ извършва редовни полети до столиците или големите основни градове в Русия, Германия, Великобритания, Швейцария, Испания, Франция, Италия, Чехия, Австрия, Холандия, Белгия, Гърция, Унгария, Израел, Ливан и Кипър. Авиокомпанията има подписани Code-share договори с авиокомпаниите като Aeroflot, Air France, Alitalia, Iberia, Cyprus Airways, Czech Airlines, LOT, Olympic Air, Tarom и KLM. Заедно със своите партньори „България Ер“ предлага на клиентите си възможност за пътуване до над 400 града в Европа, Азия, Африка и Северна Америка¹⁷.

Авиокомпанията „България Ер“ е най-голямата и единствена, която извършва както редовни линейни, така и чартърни превози. През периода 2007 – 2015 г. обемът на летателната и извършената превозна дейност при редовните международни превози се запазва относително постоянна като се забелязва спад след 2008 до 2010 г., след което до 2015 г. плавно се възстановяват нивата от 2007 г.

По отношение на броя на превозените пътници, тенденциите са аналогични. След пика през 2008 г. следва спад до 2010 г., след което до 2015 г. броят на превозените пътници превишава този от 2008 г. Абсолютно съща е тенденцията и по отношение на извършената пътническа превозна работа от компанията.

Количествата превозени товари се колебаят около 1627 тона средногодишно, като се забелязват отклонения по години. Съответно и при извършената товарна превозна работа при международните превози се забелязват същите отклонения.

Таблица 4-36 Извършена превозна дейност от авиокомпания „България Ер“ при международните редовни превози

Международни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
Превози по редовни линии										
Самолетокилометри	с.км	16297	17923	13949	12311	13444	13288	13727	13977	14207
Самолетни движения	брой	8866	10960	8712	8133	8938	8890	9016	9191	9446
Самолеточасове	брой	23918	25639	21261	20614	22666	22307	22673	23024	23442
Превозени пътници	брой	712 486	866 969	680 237	587 294	734235	776 491	837965	897422	907281
Превозени товари в тонове	тонове	1799	1687	1 310	1 620	1885	1 812	1607	1549	1377
Пътническа превозна работа	пкм	1326180	1574898	1202216	1065327	1169692	1247589	1332516	1418609	1416482
Разполагаеми кресло-километри	с.км	2079888	2356643	1945253	1681241	1806444	1 704 062	1765642	1809960	1812558
Степен на запълване на пътническите места в самолетите	%	63,76	66,83	61,80	63,37	64,75	73,21	75,47	78,38	78,15
Товарна превозна работа										
пътници (вкл. багаж)	ткм	119 356	141 741	108 200	95 880	105272	112 282	120250	127675	127485
товари (вкл. експресни)	ткм	2 892	2 220	1 721	1 944	2289	1 919	1717	1709	1518
поща	ткм	678,7	885,2	690,6	799	840	1099	998	905	784
общо	ткм	122 927	144 846	110 611	98 623	108401	115 301	122965	130289	129787
Разполагаеми тонкилометри	ткм	190 209	213 030	174 597	151 394	162580	153 366	158908	162897	163131
Степен на натоварване	%	64,63	67,99	63,35	65,14	66,68	75,18	77,38	79,98	79,56

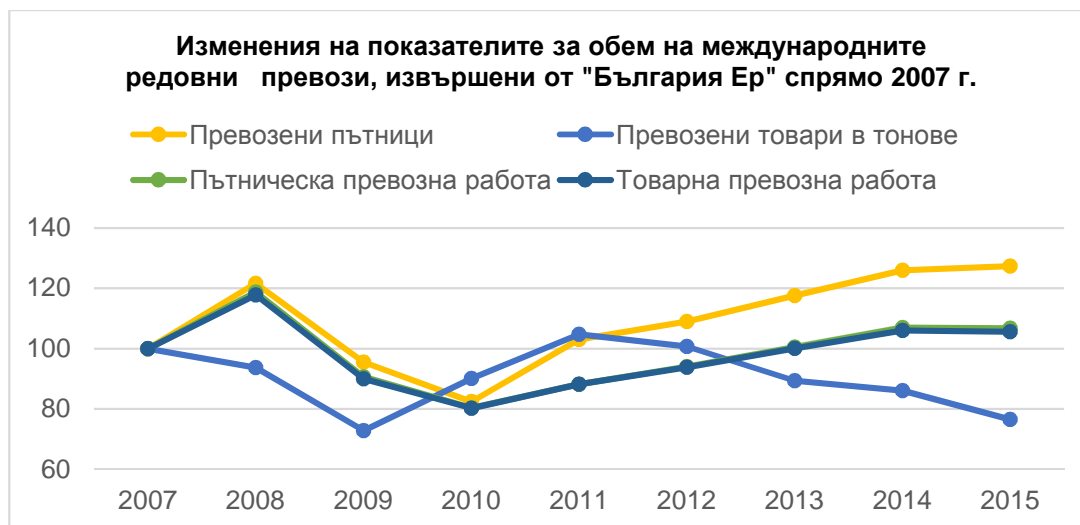
Източник: ГД „ГВА“

Анализът на измененията на основните показатели за пътническа и товарна превозна дейност при международните полети, извършени от компанията показва, че при всички показатели, с изключение на превозените товари в тонове е налице ръст през 2008 г., след което има драстичен спад до 2010 г. и плавно нарастване и възстановяване, дори превишаване на равнището от 2007 г. Тези тенденции могат да се обяснят с въздействието на икономическата криза от 2008 г. По

¹⁶ По данни от годишния отчет за дейността на „Химимпорт“ АД за 2014 г.

¹⁷ Пак там.

отношение на изменението на показателя „количество превозени товари в тонове“, съществуват значителни колебания през целия период.



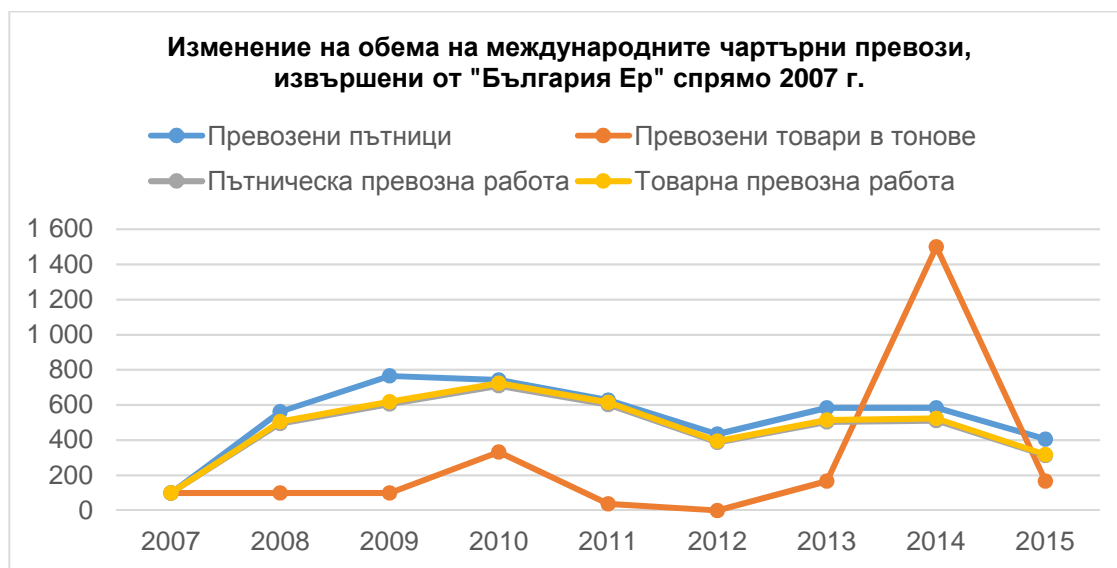
Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-133 Изменения на показателите за обем на международните редовни превози, извършени от "България Ер" спрямо 2007 г.

Като положителна тенденция може да се отчете повишената степен на използване както на пътническите места, така и на товаровместимостта на самолетите. Първият показател се повишава от 68,67 % през 2007 г. до 78,18 % през 2015 г. Съответно използването на товаровместимостта на самолетите нараства от 64,63 % през 2007 г. до 79,56 % през 2015 г.

При извършването на чартърни международни превози компанията броят на извършените полети, самолетни движения и изминатите разстояния нарастват до 2010 г., след което плавно намаляват, но остават по-високи в сравнение с 2007 г. Броят на превозените пътници и извършената работа при международни чартърни полети, изпълнявани от „България Ер“ също нараства до 2010 г, след което плавно намаляват. Превозените товари при чартърните полети са в незначителни количества, а извършената товарна превозна работа се дължи до голяма степен на пътническите багажи.

Динамиката на показателите за обем на международните чартърни пътнически и товарни превози, показват тенденция на многократно нарастване както на превозените пътници, така и на извършената пътническа и товарна превозна работа.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-134 Изменение на обема на международните чартърни превози, извършени от "България Ер" спрямо 2007 г.

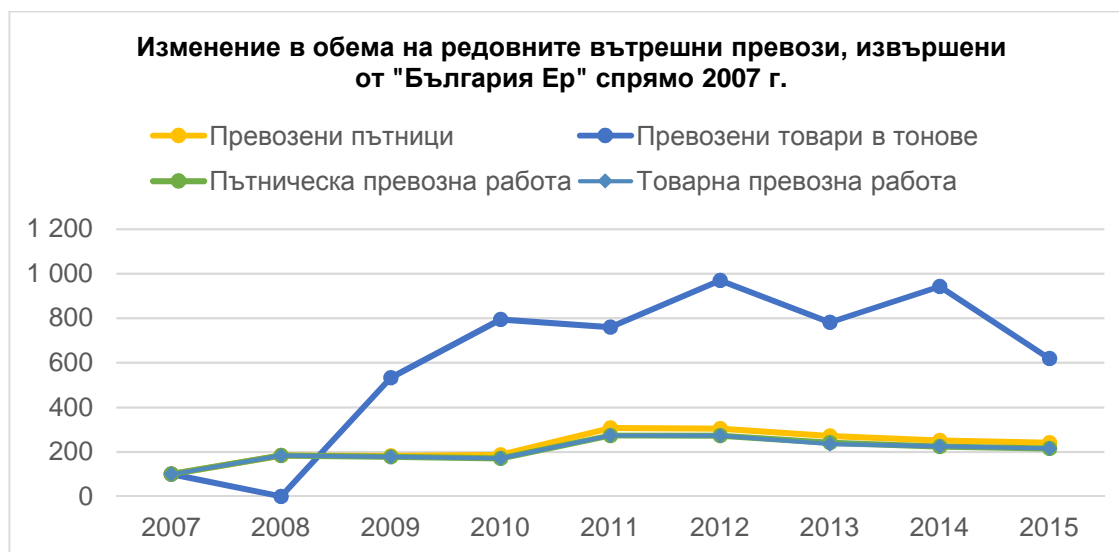
Таблица 4-37 Извършена превозна дейност от авиокомпания „България Ер“ при международните чартърни превози

Международни превози										
Показател	мярка	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Чартърни превози										
Самолетокилометри	с.км	894	3 896	4 272	4 996	4488	2 616	3203	3378	2473
Самолетни движения	брой	493	2 511	3 316	3 232	2837	1 657	2070	2113	1820
Самолеточасове	брой	1 269	5 839	8 148	8 263	304	4 404	5420	5473	4271
Превозени пътници	брой	46 055	259 183	352 357	342 284	289332	199 706	269139	268837	186642
Превозени товари в тонове	тонове	0	0	1	2	0,22	0	1	9	1
Пътническа превозна работа	пкм	86 163	426 804	522 074	610 969	518551	332 904	434021	440999	268435
Разполагаеми кресло-километри	с.км	108 236	539 448	662 146	802 190	728995	442 443	560344	563724	361115
Товарна превозна работа										
пътници (вкл. багаж)	ткм	7 593	38 412	46 987	54 987	46670	29 962	39062	39692	24160
товари (вкл. експресни)	ткм	0	0	3	2	0,35	0	2	12	1
поща	ткм	0	0			0	0	0	0	0
общо	ткм	7 593	38 413	46 990	54 989	46670	29 962	39064	39704	24160
Разполагаеми тонкилометри	ткм	9 959	48 829	59 839	72 199	65610	39 820	50429	51007	32500

Източник: ГД „ГВА“

Единствено превозените товари в тонове се характеризират с относително постоянно ниво, като се отбелязва един пик през 2014 г., след което изменението спрямо 2007 г. остава незначително.

Авиокомпанията извършва и редовни вътрешни превози. Правят впечатление колебанията по години в самолетодвиженията, самолеточасовете и изминатите разстояния при извършването на тези превози, съответно през 2008 и 2011 г. Броят на превозените пътници и извършената превозна работа нарастват до 2011 г, след което плавно намаляват. Превозените товари в тонове са незначителни като количества и се колебаят по години, а извършената товарна превозна работа при вътрешните превози по редовни линии нараства до 2011, след което постепенно намалява, което може да се обясни с факта, че в нейното изчисляване са включени и превозите на багажи на пътниците и по този начин в нея се отчита и обема на пътническата превозна дейност.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-135 Изменение в обема на редовните вътрешни превози, извършени от "България Ер" спрямо 2007 г.

И по отношение на вътрешните превози по редовни линии следва да ес отбележи положителната тенденция за подобро използване на капацитета на самолетите. Съответно степента на запълване на пътническите места нараства от 56,16 % през 2007 г. до 61,19 % през 2015 г., а степента на натоварване – от 57,14 % на 61,34 %.

Таблица 4-38 Показатели за извършена превозна дейност при редовните вътрешни полети, осъществявани от авиокомпания „България Ер“ АД

Вътрешни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
Превози по разписание										
Самолетокилометри	с.км	675	1187	920	704	1157	1096	901	782	767
Самолетни движения	брой	1698	3078	2525	2040	3359	3136	2722	2564	2322
Самолеточасове	брой	1740	2585	2358	1775	2936	2871	2289	2018	1957
Превозени пътници	брой	64675	118544	117928	121027	198633	196571	175257	162725	156217
Превозени товари в тонове	тонове	4	0	20	30	28	36	29	35	23
Пътническа превозна работа	пкм	25476	46752	45381	43600	69680	69359	61284	57164	54893
Разполагаеми кресло-километри	с.км	45361	86376	85228	66613	113549	113815	105543	91641	89708
Степен на запълване на пътническите места в самолетите	%	56,16	54,13	53,25	65,50	61,37	60,94	58,07	62,38	61,19
Товарна превозна работа										
пътници (вкл. багаж)	ткм	2293	4208	4084	3924	6271	6243	5404	5144	4940
товари (вкл. експресни)	ткм	2	0	9	10	10	14	14	13	13
поща	ткм	0	0	1	0	0	0	0	0	0
общо	ткм	2294	4208	4094	3934	6281	6257	5418	5157	4953
Разполагаеми тонкилометри	ткм	4016	7777	7683	6001	10219	10243	9497	8248	8075
Степен на натоварване	%	57,14	54,10	53,28	65,56	61,46	61,09	57,05	62,52	61,34

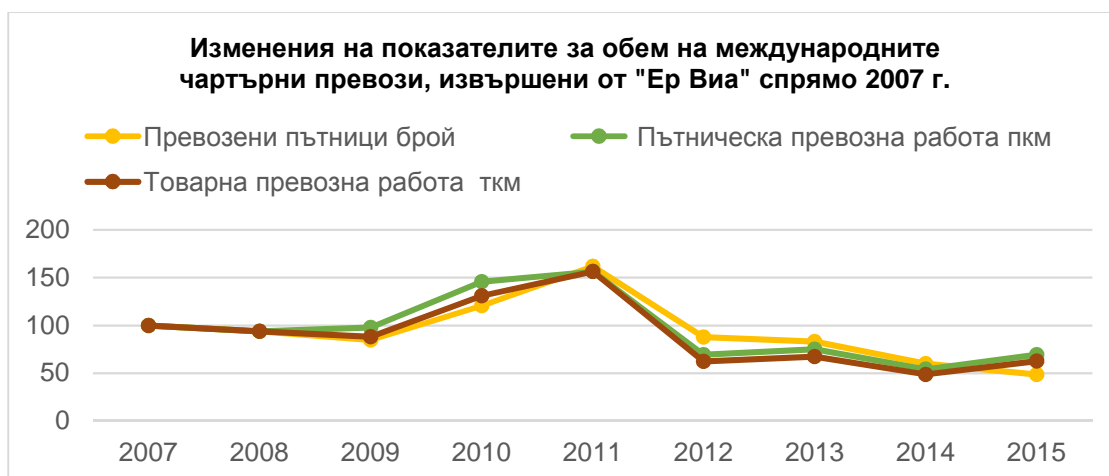
Източник: ГД „ГВА“

Останалите авиокомпании, които са лицензирани и предлагат чартърни превози на пътници и товари до и от страната са съответно:

- **„Air Via“ ООД** – притежава 4 самолета Ербъс 320, с които извършва основно чартърни полети по дестинацията България - Германия като част от пакетни туристически услуги. Създадена е през 1990г. и работи с големи туроператорски агенции като TUI (Германия, Швейцария, Австрия), Thomas Cook (Германия, Белгия), FTI Touristic AG (Германия), BG Tours Reisen GmbH (Германия), REWE Tourstic GmbH (Германия), Holiday Lines (Израел) и др.

Авиокомпанията извършва ежегодно значителен обем товарна и пътническа превозна работа при осъществяването на договорените чартърни превози.

Анализът на данните за динамика на броя на превозените пътници и извършената пътническа и товарна превозна работа показва, че всички показатели са с тенденция на намаление от 2007 до 2009 г, след което нарастват значително до 2011 г. През 2012 г. е налице рязък спад, а след това се задържат на относително постоянни, по-ниски ниво от тези през 2007 г. (фигура 4-136).



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-136 Изменение в обема на превозите, извършени от "Ер Виа" спрямо 2007 г.

Таблица 4-39 Показатели за извършена превозна дейност при международните чартърни полети, осъществявани от авиокомпания „Ер Виа“ ООД

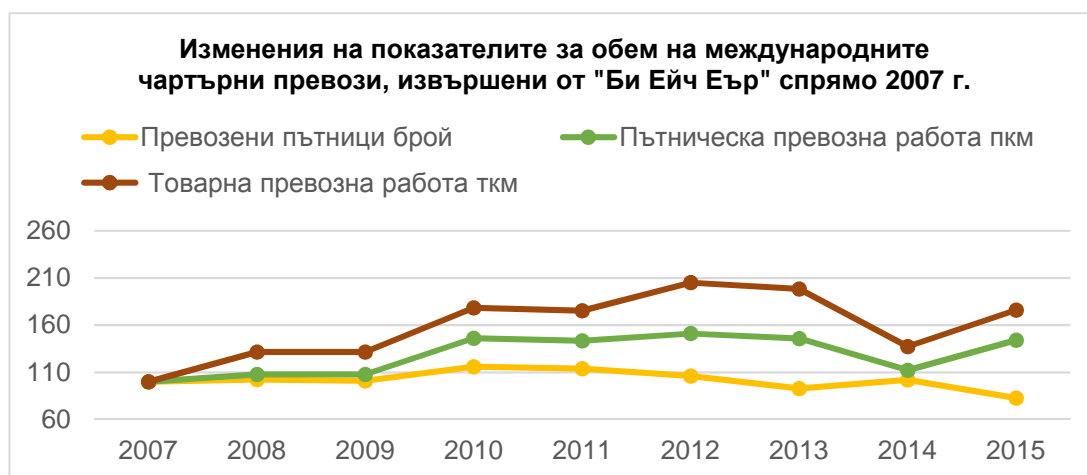
Международни превози			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател		мярка									
Самолетокилометри		с.км	6 200	5 600	5 250	7 840	8506	3803	5967	3923	4055
Самолетни движения		брой	2 880	2 592	2 398	3 415	4622	2534	3464	2281	1516
Самолеточасове		брой	7 320	6 680	6 052	9 020	9788	5222	8156	5018	4679
Превозени пътници		брой	437 000	410 000	370 000	527 000	707 000	384 386	362 559	262 315	212 590
Превозени товари в тонове		тонове	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Пътническа превозна работа		пкм	832 500	781 000	814 000	1 212 000	1301400	576963	624326	451182	578763
Разполагаеми кресло-километри		с.км	973 000	887 000	945 000	1 407 000	1531080	684636	1073701	644546	729977
Товарна превозна работа											
а) пътници (вкл. багаж)		ткм	83 250	78 100	73 260	109 080	130140	51926	56189	40606	52089
б) товари (вкл. експресни)		ткм	0	0	0	0	0	0	0	0	0
с) поща		ткм	0	0	0	0	0	0	0	0	0
д) общо		ткм	83 250	78 100	73 260	109 080	130140	51926	56189	40606	52089
Разполагаеми тонкилометри		ткм	97 300	88 700	85 050	126 630	153108	72267	96633	58009	65698

Източник: ГД „ГВА“

➤ **„В Н Air – Balkan Holidays“ ООД** – разполага с 4 самолета тип Airbus A 320, 1 самолет Airbus A319 и 1 самолет тип Airbus A 330. Тя притежава също така 1 самолет – Гълфстрийм G200 и 1 – Гълфстрийм G500. Авиокомпанията е основана през 2001 г. и започва дейността си през януари 2002 г. с полети от София до Лондон за нуждите на туроператора „Балкан Холидейз“ - Лондон. Собственост е на Balkan Holidays International и има над 300 служители, от които над 40 пилота и над 100 лица кабинен състав.

„Би Ейч Еър“ ООД изпълнява чартърни полети от всички международни летища в страната, основно от Бургас и Варна и в по-малка степен от Пловдив и София. Дестинациите са летища в различни европейски страни, по-конкретно Великобритания, Холандия, Белгия, Португалия, Дания, Словения, Гърция, Полша, Швеция, Норвегия, Швейцария, Ливан.

Обемът на превозите, осъществяване от компанията е сравним с другият му основен конкурент на този пазарен сегмент – „Ер Виа“. Броят на превозените пътници от авиокомпанията „Би Ейч Еър“ ООД намалява наполовина през анализирания период през 2015 г. в сравнение с 2008 г. Същото се отнася и за обема на извършената пътническа превозна работа. Извършената товарна превозна работа е свързана с превозите на багажите на пътниците, като само през 2012 г. и 2013 г. са превозени малки количества експресни товари (съответно 17 и 83 тона).



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-137 Изменения на показателите за обем на международните чартърни превози, извършени от "Би Ейч Еър" спрямо 2007 г.

Таблица 4-40 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от "Би Ейч Еър"

Източник: ГД „ГВА“

Международни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
Самолетокилометри	с.км	5 776	6 180	4 088	4 284	4400	4200	3949	3923	4055
Самолетни движения	брой	3 705	3 972	2 133	2 176	2237	1847	1729	2281	1516
Самолеточасове	брой	8 886	8 769	6 012	6 615	5736	5374	5062	5018	4679
Превозени пътници	брой	257 329	263 862	259 838	298 383	293112	272773	239419	262315	212590
Превозени товари в тонове	тонове						17	83		
Пътническа превозна работа	пкм	401 433	432 630	433 203	586 982	576551	606601	585089	451182	578763
Разполагаеми кресло-километри	с.км	755 219	988 834	694 761	733 727	758296	741653	706039	644546	729977
Товарна превозна работа										
а) пътници (вкл. багаж)	ткм	29 593	38 937	38 988	52 828	51880	60660	58509	40606	52089
б) товари (вкл. експресни)	ткм						35	194		
в) поща	ткм									
д) общо	ткм	29 593	38 937	38 988	52 828	51880	60695	58703	40606	52089
Разполагаеми тонкилометри	ткм	67 970	88 995	62 528	68 608	79203	75592	70604	58009	65698

- **Компанията „Bulgarian Air Charter“ ООД** е създадена като частен авиационен оператор през юни 2000 г. за извършване на търговски въздушни превози, на пътници, товари и поща в Европа, Африка, Индийския океан, Близък Изток и Азия.

Основната дейност на компанията е изпълнение на международни чартърни пътнически превози по предварително договорени с известни и авторитетни туристически компании програми за превоз на туристи от/до двете български черноморски летища Варна и Бургас /през лятото/, както и от/до летище Пловдив /през зимата/. Туристически партньори на авиокомпанията са „Aerostar“, „Alltours“, „Astral Holidays“, „Balkania Air Tours“, „DER Touristik“, „Emerald Travel“, „Flying Carpet“, „GAMA“, „Mistral Air“, „Orostours“, „Ramsis Travel“, „REGO-BIS“, „Schauinsland Reisen“, „Solvex“, „Thomas Cook“, „Wezir Holidays“, и други. Авиокомпания "Българскиан еър чартър" притежава 10 самолета тип MD 82/83, които превозват пътници до над 45 града в Германия, а също така и по дестинации в Полша, Дания, Словакия, Австрия, Израел, Чехия, Швейцария, Италия и други градове в Европа. Превозвачът изпълнява също така и множество „on – demand“ полети до и от дестинации в Европа, Азия, Африка и Близкия Изток.

Обемът на превозите, изпълнявани от тази компания е сравним с този на другите основни конкурентни на чартърния пазар – „Би Ейч Еър“ и „Ер Виа“. Характерно за компанията „Bulgarian Air Charter“ ООД е, че за разлика от своите конкуренти успява да запази пазарния си дял и дори леко да увеличи обема на превозите, които извършва. Положителна тенденция е високата степен на използване на капацитета на самолетите.

Таблица 4-41 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Bulgarian Air Charter“ ООД

Източник: ГД „ГВА“

Международни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
Чартърни превози										
Самолетокилометри	с.км	5 877	6 720	5 191	5 355	5990	5150	4875	6373	6583
Самолетни движения	брой	3 405	3 772	2 946	2 846	3275	2750	2573	3361	3411
Самолеточасове	брой	7 203	7 363	5 701	5 790	6479	5232	5524	7422	7564
Превозени пътници	брой	410 783	465 885	349 564	378 376	434370	347792	353033	454541	486478
Превозени товари в тонове	тонове					0	0	0	0	0
Пътническа превозна работа	пкм	801 027	908 476	681 650	737 833	847022	678194	688414	886355	948632
Разполагаеми кресло-километри	с.км	981 464	1122525	866 872	878 167	982426	837236	799500	1045106	1079645
Товарна превозна работа										
а) пътници (вкл. багаж)	ткм	72 092	81 763	61 348	66 405	76232	61037	61957	79772	85377
б) товари (вкл. експресни)	ткм	0		0	0	0	0	0	0	0
в) поща	ткм					0	0	0	0	0
д) общо	ткм	72 092	81 763	61 348	66 405	76232	61037	61957	79772	85377
Разполагаеми тонкилометри	ткм	86 749		78 018	79 035	88418	75351	71955	94060	97168

Динамиката на показателите спрямо 2007 г. отразява известни колебания по години, но общата тенденция е за увеличаване на обема на международните чартърни превози, изпълнявани от авиокомпанията. Както е видно от фигурата има абсолютно съвпадение на изменението на всеки от показателите по години спрямо 2007 г., което е свързано с факта, че се извършват само чартърни превози по едни и същи дестинации и товарната превозна работа, която е отчетена е резултат от превозите на багажите на пътниците.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-138 Изменения на показателите за обем на чартърните превози, извършени от "Bulgarian Air Charter" спрямо 2007 г.

- „Heli Air Services“ ООД - притежава 7 самолета L-410 и 5 хеликоптера, с които извършва чартърни превози на пътници и превози за мисиите на ООН в различни части на света, както и пътнически и товарни превози до Германия, Малта и България и въздушна бърза помощ. Създадена е през 1990 г.

Компанията извършва чартърни превози от 2009 г. Обемите на превозната дейност са по-ниски от тези на останалите конкуренти в сектора, но са относително постоянни. Превозените пътници са около 40 000 средногодишно, като точният брой варира по години (виж таблица 4-42). Съответно извършената превозна работа в пътниккилометри също е относително постоянна – около 10 000 пкм.

Таблица 4-42 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Heli Air“ ООД
Източник: ГД „ГВА“

Международни чартърни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
Самолетокилометри	с.км			1 419	1844	1944	1809	1847	1781	1853
Самолетни движения	брой			6 159	8006	8462	5799	5919	5707	5938
Самолеточасове	брой			4 822	6265	6611	5598	5109	5227	5824
Превозени пътници	брой			53 607	69689	31687	27348	28732	34532	36928
Превозени товари в тонове	тонове			578	751	345	1788	189	601	0
Пътническа превозна работа	пкм			12 934	12400	5735	8533	8964	10774	11521
Разполагаеми кресло-километри	с.км			21 367	27777	12611	17200	18073	33831	35200
Товарна превозна работа										
а) пътници (вкл. багаж)	ткм			1164	1116	516150	758	807	970	1037
б) товари (вкл. експресни)	ткм			134	140	51060	557	60	189	0
в) поща	ткм									
д) общо	ткм			1 298	1256	567210	1315	867	1159	1037
Разполагаеми тонкилометри	ткм			1 997	2115		2013	1334	3622	3168

Прави впечатление, че обемът на извършената работа от „Хели Еър“, който е отчетен в официалната статистика през 2011 г. многократно превишава този през останалите години. Това буди съмнение за допуснати грешки при изчисляването на данните и представянето им в отчета на компанията, тъй като броя на превозените пътници и количествата товари, превозени в тонове не превишават, а дори са по-малки от тези през предходните години.

➤ „Air Max“ ООД - компанията е специализирана в редовните товарни и чартърни полети, пощенски превози и обслужване на големите куриерски компании. Създадена е през 2004г. Активно извършва превози от 2009 до 2013 г. Обслужва ниски обеми товарни превози, както е видно от таблица 4-43.

Таблица 4-43 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Air Max“ ООД
Източник: ГД „ГВА“

Международни превози		2009	2010	2011	2012	2013
Показател	мярка					
Чартърни превози						
12. Самолетокилометри	с.км	317	587	553	306	41
13. Самолетни движения	брой	1 600	2 154	1571	799	109
14. Самолеточасове	брой	1 402	1 977	2062	1079	153
15. Превозени пътници	брой					
16. Превозени товари в тонове	тонове	759	1 050	1530	530	133
17. Пътническа превозна работа	пкм					
18. Разполагаеми седалкокилометри	с.км					
19. Товарна превозна работа						
а) пътници (вкл. багаж)	ткм					
б) товари (вкл. експресни)	ткм	94,8	131,0	442	214	90
в) поща	ткм					
д) общо	ткм	160,5	131,0	442	214	90
20. Разполагаеми тонкилометри	ткм		297,2	1145	425	94

➤ Cargo Air ООД е авиокомпания, специализирана в извършване на чартърни товарни полети и превози на опасни товари. Разполага със 7 самолета: с които се обслужват направления до Европа, Близкия Изток и Русия.

Компанията извършва активно превози от 2009 г. Съществуват значителни колебания в превозените количества товари и в извършената превозна работа по години, тъй като авиопревозвачът работи на принципа „on-demand“.

Таблица 4-44 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Cargo Air“ ООД
Източник: ГД „ГВА“

Международни превози		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка							
Чартърни превози								
Самолетокилометри	с.км	628	920	127	102	182	11	3576
Самолетни движения	брой	422	771	85	139	139	11	315
Самолеточасове	брой	938	1 381	200	186	450	18	447
Превозени пътници	брой					0	0	0
Превозени товари в тонове	тонове	5 064	7 806	324	1329	1840	103	3160
Пътническа превозна работа	пкм					0	0	0
Разполагаеми седалкокилометри	с.км					0	0	0
Товарна превозна работа								
а) пътници (вкл. багаж)	ткм					0	0	0
б) товари (вкл. експресни)	ткм	7 536	4 808	502	925	1199	77	2065
с) поща	ткм					0	0	0
д) общо	ткм	7 536	4 808	502	925	1199	77	2065
Разполагаеми тонкилометри	ткм	9 420	8 006	1905	1536	2420	142	3613

Останалите регистрирани и лицензирани авиокомпаниии са насочени към предоставянето на услуги за частни бизнес пътувания. Такива компании, които действат през периода са:

1. AVB-2004 ЕАД - Air VB е частна авиокомпания, отговаряща на високите изисквания на корпоративния бизнес. Тя е лицензирана за търговски операции за превоз на пътници и/или товари по договор със самолети с по-малко от 20 пътнически седалки. Авиокомпанията предлага превози на корпоративни клиенти с четири вида самолети – Cessna 550 Citation Bravo, Challenger 604, Learjet 60 и Learjet 60 XR.
2. „Air Lazur – General Aviation“ АД – компанията е основана през месец декември 2002г. и е 100 % частна собственост. Тя е наследник на компаниите Yukos, Naftex и Petrol Holding Aviation AD, които стартират дейността си през 1996г. Превозвачът оперира с три основни самолета бизнес-класа: Challenger 600 - 14 местен, широко фюзелажен тежко-транспортен реактивен самолет; Beechcraft Super King Air 200 - 7-местен бизнес-класа самолет, с турбо витлови двигатели; Challenger 604 - 10-местен широко фюзелажен специализиран реактивен самолет, произведен през 2003 г. Лицензиран е за търговски операции за превоз на пътници и/или товари по договор със самолети с по-малко от 20 пътнически седалки. Извършва превози до 2012 г.
3. „Александров Еър“ ООД е компания основана през юни 2007г. и е лицензирана за търговски операции за превоз на пътници и/или товари по договор със самолети с по-малко от 20 пътнически седалки. Полетите се извършват с два самолета: Learjet 60 и Mustang CE-510. Компанията предлага бизнес превози до 2010 г.

Подобни са и компаниите: Avio Delta, Avio Start, Air Scorpio, AirGo Airlines, Sun Light Air, Alfa Air, Victoria Air, Venid Air, ALK, Air Volta, Rose Air, Bright Flight, Air Bright и Jet Ops Europe, които извършват отделни частни полети през периода.

Пазарният дял на българските превозвачи на националния авиационен пазар е сведен от 65% до 37,9% през последните 20 години. Относителният дял на българските превозвачи в общия брой на превозените пътници по редовни международни линии до и от страната е 18,7%, докато при чартърните превози този дял е 48,2%. Общо около 70% от трафика до и от българските летища се осъществява от чуждестранни превозвачи основните, от които са Lufthansa Austrian Airlines, MALEV, , British Airways.

На пазара на авиационни услуги в страната навлизат и т.нар. low-cost (нискобюджетни, ниско-разходни) превозвачи. С влизането в сила Многостранното споразумение за създаване на общоевропейското авиационно пространство („OPEN SKY“), конкуренцията на българския авиопазар е напълно свободна. Правата по редовните линии отпадат и всяка авиокомпания може да лети по маршрути, по които желае. При това положение е невъзможно да се спре пазарната инвазия на нискобюджетните авиокомпаниии и от конкуренция вътре в страната авиопревозвачите трябва да се ориентират към конкуренция с големите европейски компании, което наложи консолидация на националния въздушен транспорт. Такъв е случая

със сливането на авиокомпаниите „България Ер“ и „Хемус Ер“, собственост на „Химимпорт“ АД, което се постига окончателно през 2009 г.

Степента на осигуряване на населението на страната с въздушни превози може да се оцени с показателите за дължина и гъстота на въздушните линии.

Таблица 4-45 Осигуреност на населението на страната с въздушни линии

Източник: НСИ и собствени изчисления

ПОКАЗАТЕЛИ	мярка	ГОДИНИ							
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Дължина на въздушните линии		40184	43871	36108	40552	44356	35636	36035	35908
Дължина на международните линии	км	39280	42609	35188	39823	43113	34427	35084	35126
Дължина на вътрешните въздушни линии	км	904	1262	920	729	1243	1209	951	782
Численост на населението	хиляди	7640	7607	7564	7505	7327	7285	7246	7202
Осигуреност на територията на страната с вътрешни въздушни линии	км/1000 кв.км	8,2	11,4	8,3	6,6	11,3	11,0	8,6	7,1
Осигуреност на населението с въздушни линии	км/1000 жители	5,3	5,8	4,8	5,4	6,1	4,9	5,0	5,0
Осигуреност на населението с международни въздушни линии	км/1000 жители	5,1	5,6	4,7	5,3	5,9	4,7	4,8	4,9
Осигуреност на населението с вътрешни въздушни линии	км/1000 жители	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1

Данните, представени в таблица 4-45 показват тенденция на значителни колебания в дължината на въздушните. Общата тенденция както при вътрешните, така и при международните линии е към намаляване на тяхната дължина, особено в края на анализирания период. Превозите по голяма част от тези линии постепенно се поемат от чуждестранни превозвачи. Осигуреността на населението с въздушни линии остава относително постоянна независимо от измененията в тяхната дължина и е около 5,3 км на 1000 жители от населението средногодишно. От друга страна, осигуреността с вътрешни въздушни линии на 1000 кв. км от територията на страната се променя в съответствие с ежегодните изменения в дължината им, но остава около 9,1 км на 1000 кв. км средногодишно. Съответно осигуреността на населението с вътрешни въздушни линии е много ниска – около 0,1 км на 1000 жители от населението. Промяната във величината на този показател отразява възможностите за достъп на пътниците до въздушен транспорт в рамките на страната, а както е видно от данните тази осигуреност е много ниска. Разбира се, следва да се имат предвид спецификите на територията на страната и кратките разстояния, които не позволяват значително повишаване на дължината на вътрешните въздушни линии.

4.6.3 ЛЕТИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА

В Република България има изградени 5 международни граждански летища (София, Варна, Бургас, Пловдив, Горна Оряховица) и 150 летателни площадки, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност, които се използват и от селскостопанската авиация.

ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

Летище София разполага с писта с изкуствено покритие с дължина 3 600 м. и ширина 45 м. и два пътнически терминала.

Терминал 1 е построен в първата половина на XX век, многократно разширяван и дострояван, основно реновиран през 2000 г. Предлага удобен достъп, опростени процедури и ефективно обслужване с всички елементи на съвременния летищен стандарт. Терминалът е с максимален експлоатационен капацитет от 1.8 милиона пътника годишно.

Терминал 2 разполага с централна сграда, изградена върху площ от 56 500 кв. м и допълнителна галерия дълга 200 м. Обслужват се 7 пътнически ръкава. Официално в експлоатация от м. декември 2006 г. Терминалът разполага с търговски зони на обща площ от 4 000 кв. м, предлагащи на пътуващите разнообразни услуги – ресторанти, кафе-барове, магазини, туристически и рент-а-кар услуги, банки и бюра за обмяна на валута. Годишният капацитет за обслужване на пътници е 2,6 млн. пътника. Системата за обслужване на пътниците е с капацитет за 2000 пътника в пиковите часове на денонощието. Общият годишен капацитет на двата терминала на Летище София е 4,4 милиона пътника като Терминал 2 е проектиран по начин, предполагащ неговото разширение в съответствие с нуждите на развиващия се трафик. Именно това позволява от м. февруари 2013 г. да започне разширение и ремонт на новия „Терминал 2“ за 1 200 000 €. Разширението на терминала се състои в удължаването на пътническата галерия в северна посока и обособяването на четири изхода – три за заминаващи пътници и един за получаване на багаж. Между приземния и първия етаж се обособяват допълнителни стълби и асансьори за всички пътници и се улеснява придвижването на хора с увреждания. Реализирането на проекта за изграждане на нов пътнически терминал и нова писта доведе до значително повишаване на пътничко - и товарооборота на летището, както и до осигуряване на възможност за кацане на всякакви типове самолети и по-висококачествено летищно обслужване на пътниците и самолетите. От 2008 г. летището има категория 3“А“ за кацане по прибори и може да приема самолети при мъгла с видимост 200 метра.

Карго зоната на Летище София осигурява преминаването на обработваните пратки и товари през летището и е разположена източно от и непосредствено до блок В на Терминал 1. Карго зоната обхваща площ от 17 444 кв. м. и включва карго магазин на „Летище София“ ЕАД, карго магазин на фирма „Авиешън сървисиз“ и складове на „Летище София“ ЕАД, в т.ч. на Безмитна търговия, на спедитори и на А/К „Ер София“.

Карго зоната осигурява възможности за обработка на товарни пратки както с обикновен режим, така и със специален режим на обработка (бързо развалящи се продукти, опасни товари, ценни, пощенски, дипломатически и други).

На Летище София се подготвя изпълнението на строително монтажни работи съгласно одобрен работен проект за подобект: „Нова скоростна пътека за рулиране между пътеки за рулиране „D“ и „E“, като предстои подписването на договор с изпълнителя. Поради предстоящото отдаване на летището на концесия не се предвижда изпълнението на други проекти.

През 2016 г. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията предостави за одобрение в ЕК процедура за предоставяне на концесия на летище София за срок

от 35 години. Очаква се за целия период на концесията ползите за държавата да бъдат за над 1,2 милиарда лева, като предварителните анализи показват, че инвестиции на бъдещия концесионер ще имат добра възвращаемост.

Тенденциите на развитие на пътническия и товарния трафик наложиха модернизацията и реконструкцията на летищния комплекс. Основните причини за това са както увеличения обем на международните пътнически и товарни полети, така и ръста на вътрешните полети през последните години.

Таблица 4-46 Данни за трафика на летище София

Източник: ГД „ГВА“

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Самолетни движения*, бр. в т.ч.	43005	48626	45698	47061	47153	43862	40526	42120	44416
международни редовни полети	30796	34870	33353	34321	34826	31289	29493	32015	33994
международни чартърни полети	1162	1435	1261	4169	3402	6179	5548	4736	4832
вътрешни полети (редовни и чартърни)	2458	2954	2670	2422	3295	3413	3041	2657	2720
2. Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	2738222	3219911	3121838	3287529	3473088	3466535	3504220	3814868	4064755
в международни редовни полети	2482237	2880150	2782604	2959844	3141263	3139506	3198628	3526681	3797771
в международни чартърни полети	150905	189385	165411	145460	124345	123212	117502	116403	103830
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	91900	137166	162313	172192	200085	198718	178506	164292	158712
3. Обработени товари в тонове	15768	16439	13288	13493	14103	14605	15340	15910	16740
натоварени	6448	7036	6082	6210	6176	6445	6700	7813	8283
разтоварени	9318	9403	7206	7283	7927	8160	8640	8097	8457
4. Обработена поща, т.	1624	1855	1805	1811	1780	1639	1699	1832	1900

* вкл. нетърговски полети

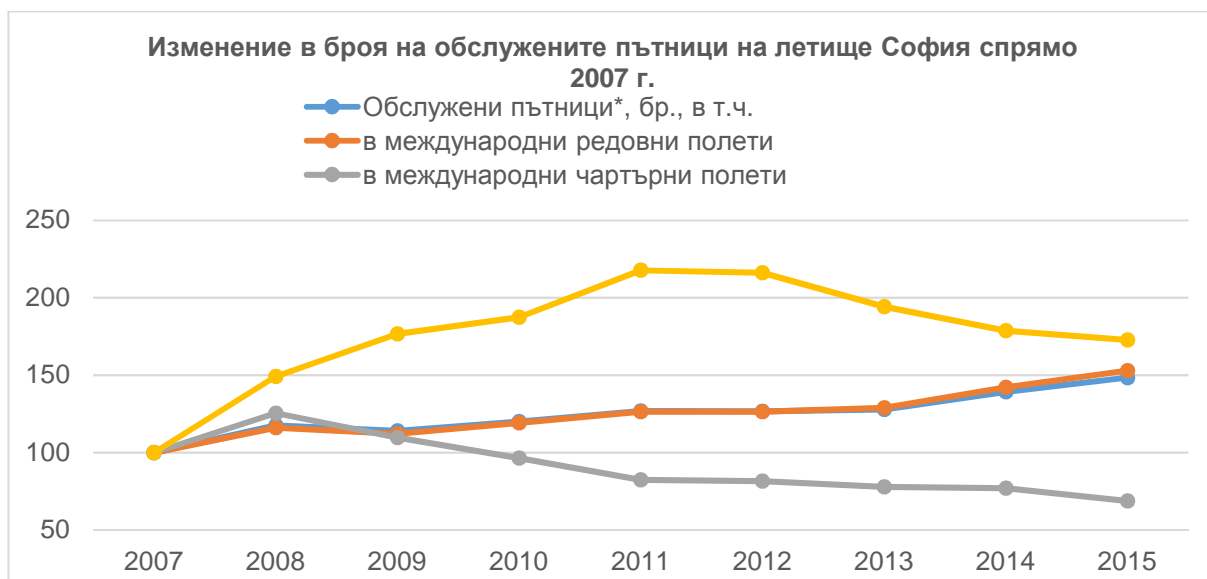
През периода 2007 – 2015 г. броя на самолетните движения до и от летище София нараства едва с 3 % като броя на движенията, свързани с изпълнението на международни полети нараства с 10 %, а на вътрешни полети намалява с 11%. Най-голямо е нарастването по отношение на броя на чартърните полети, които се увеличават трикратно.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-139 Изменение в броя на самолетните движения на летище София спрямо 2007 г.

От своя страна броя на обслужените пътници нараства с 48%, съответно в международни полети увеличението е 53 %, а във вътрешни – със 73 %. Прави впечатление, че обслужените пътници от чартърни полети са намалели с 31 % в сравнение с 2007 г., което при увеличен брой на чартърните полети, отразява намалено използване на капацитета на самолетите и обслужването на голям брой бизнес и нетърговски полети. Освен това, най-голям ръст се реализира в обслужените пътници по вътрешни полети.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-140 Изменение в броя на обслужените пътници на летище София спрямо 2007 г.

Обработените товари на летището намаляват като количества след 2008 г., след което плавно започват да нарастват и достигат до 6 % увеличение спрямо 2007 г. Това увеличение е преди всичко за сметка на натоварените в летището количества товари, които се увеличават с 28 %, докато разтоварените количества бележат спад с 9 % спрямо 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-141 Изменение в количествата обслужени товари на летище София спрямо 2007 г.

До и от летището се поддържат редовни и сезонни пътнически полети до 87 дестинации от 21 компании, а по отношение на редовните товарни полети – от 3 авиокомпании. Данните за годишния товарооборот на летището отразяват извършени товарни полети по 223 дестинации с общ износ от 3,095 хил. тона товари и реализиран внос от 1,054 хил. тона. Изводът, който се налага е, че летището е основен пункт на износа от страната.

Над 100 авиационни оператора имат сключени договори за наземно обслужване с летището, а лицензираните наземни летищни оператори които ги обслужват и предлагат услуги на летище София са 31 от общо лицензираните в страната 46 оператора.

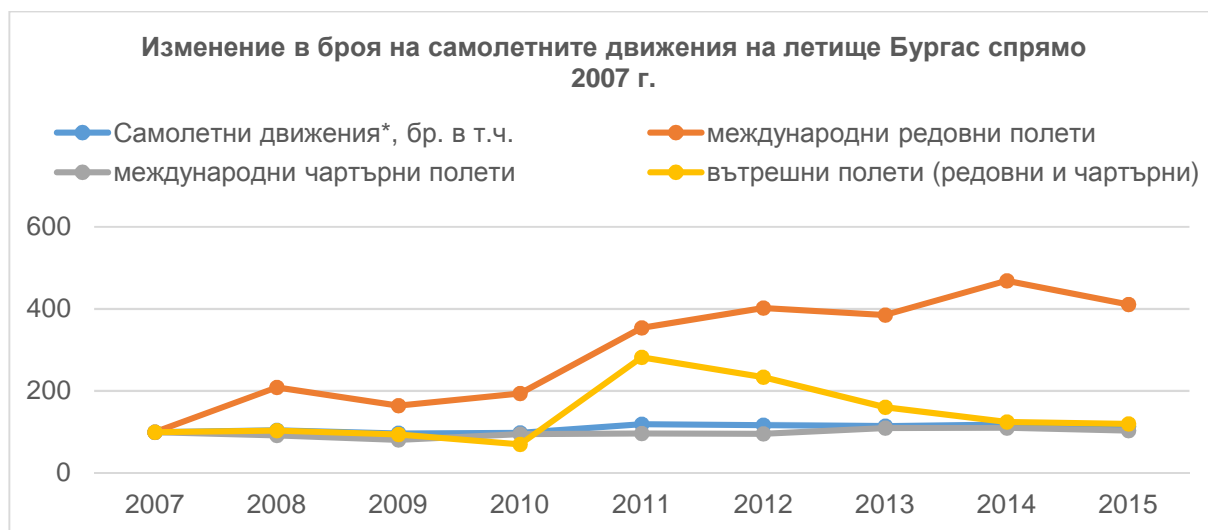
Транспортните връзки на двата терминала се осъществяват чрез автомобилен транспорт, а непосредствено до Терминал 2 има и станция на Метрополитена.

ЛЕТИЩЕ БУРГАС

Летище Бургас е публична държавна собственост предадена на концесия за срок от 35 г. на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД. То разполага с една писта с дължина 3 200 м и ширина 45 м, с 2 ръкава по 5 м всеки, с бетонова настилка, подходяща за най-тежките видове самолети. Летището разполага с 2 пътнически терминала (оперира само Терминал 2). Терминал 2 разполага с РЗП - 21000кв.м.. Неговият годишен капацитет е да обслужва 2 700 000 пътника, като може да предостави услуги на 1 263 заминаващи и 1 220 пристигащи пътници при пиково натоварване.

Клас на обслужване на пътническата система на летището е категория С по класификацията на IATA.

Данните за трафика на летището отразяват тенденцията за нарастване на пътническия и товарен трафик в периода 2007-2015 г. При това броят на самолетните движения е нараснал със 13 %, съответно броя на движенията, свързани с осъществяването на международни редовни полети е нараснал трикратно, а на вътрешните полети – с 20 %.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-142 Изменение в броя на самолетните движения на летище Бургас спрямо 2007 г.

По отношение на обслужените пътници от международни полети е налице тенденция за постепенно увеличение. След големия бум през периода 2000-2008, летище Бургас бе засегнато от световната икономическа криза през 2008 и 2009. През този период броят на пътниците намаля и достигна стойностите на нивата от 2005-2006 г. Възстановяването започна през 2010 г. с увеличение на пътниците с приблизително 11%. Общото увеличение в края на периода спрямо 2007 г. е с 20 %.

Най-голямо е увеличението на броя на пътниците от международните редовни полети – четирикратно спрямо 2007 г., а по отношение на вътрешните полети броят на обслужените пътници нараства 1,7 пъти.

Нарастването на броя пътници на летище Бургас се дължи главно на туристическата индустрия. Във връзка с това, промените във ваканционния сегмент биха оказали силно

влияние върху броя пътници на летището. За в бъдеще не се очакват значителни промени в асортимента на предлагането. През изминалите години в Бургаския регион са направени значителни инвестиции в модерна туристическа инфраструктура, която е ориентирана специално към масовия туризъм ("Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2011а). По отношение на дела на различните държави в общия брой на пътниците, немските и британските пътници запазват водещите си позиции от 2007 до 2015 г.. Русия и Израел са двата бързо развиващи се пазара, но Германия и Великобритания все още си запазват най-големия пазарен дял.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-143 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Бургас спрямо 2007 г.

Летище Бургас е със силно изразена лятна сезонност. Поради това, основната част от дейностите по обслужване на пътници в летище Бургас се извършва между Юни и Септември. През този период се обслужват 92% от годишния трафик на летището. Най-натоварените месеци през пиковия сезон са юли и август с приблизително 57- 60% от пътничкопотока.

По отношение на авиокомпаниите, които оперират до летище Бургас, се забелязва, че повечето от тях бележат възстановяване след икономическата криза през 2009 г. ВН Air, Air Via, Bulgarian Air Charter и Bulgaria Air са четирите водещи авиокомпани по отношение на пътническия превоз. ВН Air бележи най-голям растеж в броя на пътниците, а Bulgarian Air Charter най-голям спад от 10-те водещи авиокомпани. Също така, важно е да се отбележи, че Wizz Air, който е ниско тарифен превозвач, намира място след 10-те водещи компании ("Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2011а).

През последните години обемът на товарите на летище Бургас не показва трайна тенденция. В региона на гр. Бургас няма подходящо производство, което да се нуждае от задграничен въздушен карго транспорт, с изключение на специализирана карго продукция. Количеството на обработените товари в тонове се колебае през различните години на периода като общото количество обработени в летището през периода 2007 -2015 г. нараства петкратно, натоварените товари имат почти същия ръст като общите количества, а разтоварените също бележат нарастване от 20 тона през 2007 г. до 596 тона през 2015 г., което е приблизително 30 пъти повече. Следва да се има предвид обаче, че количествата на обслужените товари на летището са многократно по-ниски от тези, обслужени на летище София, например.

На базата на анализиранияте тенденции може да се направи извода, че е налице значително развитие на трафика до и от летище Бургас и нарастване на неговото регионално значение. В

тази връзка се очертава необходимост от влягането на допълнителни инвестиции за разширяване на летището и осигуряване на по-висока безопасност при движение на самолетите.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-144 Изменение в количествата обслужени товари на летище Бургас спрямо 2007 г.

На летището освен „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД оперират общо 21 лицензирани оператори по наземно обслужване. Извършваните дейности са според издадените лицензи от ГД „ГВА“.

Съгласно годишния инвестиционен план и генералния план на летището („Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД, 2015а) управляващото дружество е предвидило инвестиции в размер на 3 560 000 €. Основните направления на реализация на предвидените проекти са:

- Въздушно пространство /Air Space, Arr/Dep, ATC and MET - регулатори за интензитет на светлините и система за управление и светлини на пистата за излитане и кацане;
- Зона за движение - рехабилитация на пътека за рулиране „Н“, дренажна система на пистата, разширение на пътека за рулиране „А“;
- Пътнически терминали - оптимизация на багажната система и подобрене на съществуващи терминали;
- Система за достъп - нова пътна лента на главния изход на Летище Бургас;
- Технически инсталации - изграждане на поливна система, подобряване на енергозахранването и подстанциите, рехабилитация на съоръжението „Парова централа“, модернизация на кабелна инфраструктура
- Сигурност и безопасност – изграждане на нов контролно пропускателен пункт до охраняемата зона и рехабилитация на периметров път; и
- Други дейности – изграждане на площадка за събиране на отпадъци, подобрения на център за данни, разширения на подземната оптична мрежа, конструктивно обследване и технически паспорт на съоръжението „Парова централа“ и др.

В своя Генерален план, компанията предвижда поетапното развитие на летището чрез изграждането на нов пътнически терминал, което стартира през 2013 г. На базата на прогнозите за трафика и програмата за съоръженията е направена оценка, че сградата на пътническият терминал в началната фаза покрива нуждите на заминаващите пътници до 2021 г. и на пристигащите – респективно до 2026 г. В тази връзка са предвидени два етапа на разширение: разширение А („Заминаващи“) - трябва да се осъществи не по-късно от летния

сезон на 2021 г., ако трафикът расте, както е предвидено. Следващото разширение В („Пристигащи“) ще бъде осъществено за летния сезон на 2026 г.

ЛЕТИЩЕ ВАРНА

Летище Варна е публична държавна собственост предадена на концесия за срок от 35 г. на Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт АД. До и от летището се извършват вътрешни и международни полети по около 70 дестинации, до 25 страни на повече от 100 български и чуждестранни авиокомпании. Летището разполага с една писта с дължина 2 500 м и ширина 45 м, с 2 ръкава по 5 м всеки. Пистата за излитане и кацане е в добро състояние, тя е рехабилитирана през 2012 г. чрез полагане на 30 см. слой полимермодифициран асфалт върху старата бетонна писта.

Летището разполага с 2 пътнически терминала (оперира само Терминал 2). Терминал 2 е разположен на РЗП от 18 162 кв. м. Годишният капацитет на летището е за обслужване на 2 400 000 пътника, като в пиково часovo натоварване могат да се обслужат 1 037 заминаващи и 1 043 пристигащи пътници. Категорията на обслужване по IATA кодировката е С. Терминалът разполага със зала за регистриране на пътници и техния багаж с 25 гишета за регистрация и 1300 кв.м. обща площ; зала за проверка на сигурността на пътниците и техния багаж с 500 кв.м. обща площ; зона пред гейтовете за заминаващи пътници с търговски площи - общо 1700 кв.м.; зона за изчакване върху общо 1320 кв. м. Обособени са 7 гейта, както и зала за получаване на регистриран багаж - с площ 1550 кв.м., карусели за получаване на багаж - 3бр., обща площ на зоните за пристигащи пътници - 1750 кв.м.

Осигурен е достъп до летището по шосеен транспорт. В момента, летището е свързано с околните обекти чрез една автобусна линия на обществения транспорт. Автобусна линия № 409 свързва летището с централната част на гр. Варна, с крайна спирка курорта Златни пясъци. Тази автобусна линия се използва от малък брой пътници и персонал на летището. Автобусите се движат между 06:00 и 23:00 часа. Пристигащите и заминаващите пътници използват основно туристически автобуси и се придвижват директно до хотелите. Приблизително 1.5% от пътниците пристигат с такси и около 0.5% с личните си автомобили.

Таблица 4-47 Данни за трафика на летище Варна

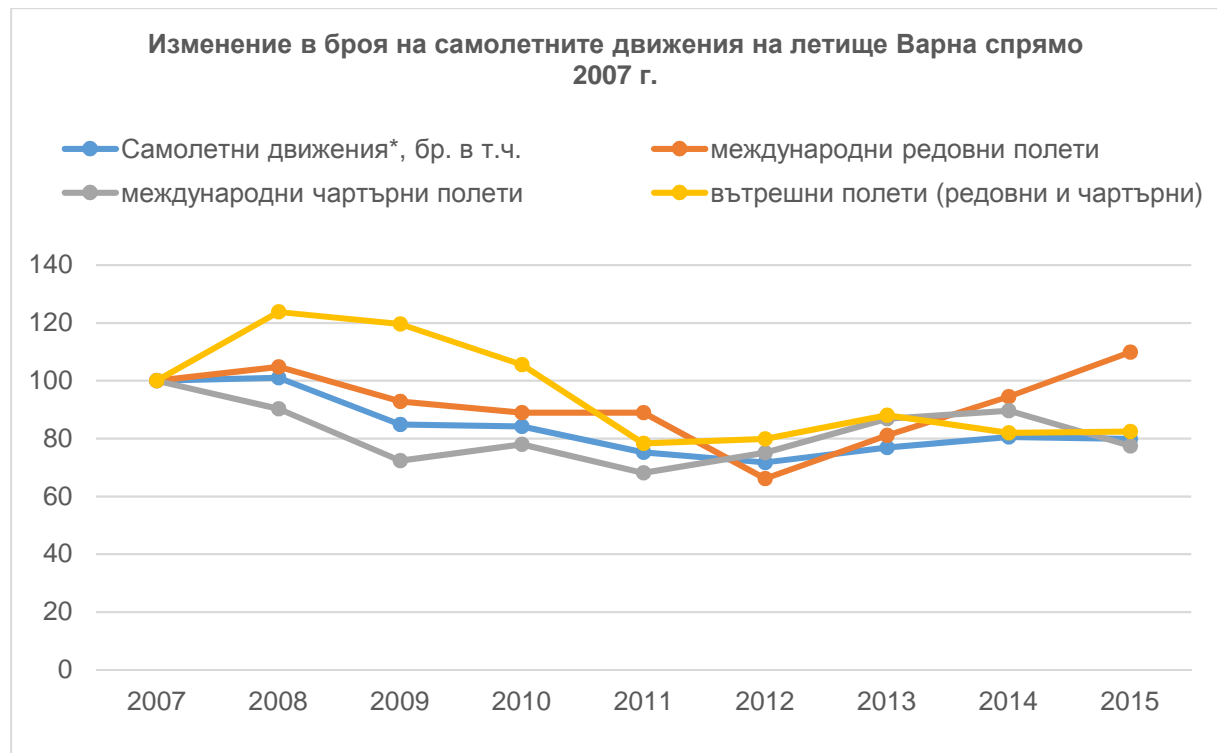
Източник: ГД „ГВА“

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.Самолетни движения*, бр. в т.ч.	14971	15129	12699	12601	11263	10739	11516	12063	11959
международни редовни полети	3623	3797	3365	3225	3225	2397	2938	3423	3982
международни чартърни полети	7535	6807	5455	5881	5133	5662	6543	6753	5834
вътрешни полети (редовни и чартърни)	2227	2757	2664	2352	1744	1778	1962	1825	1835
2.Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	1478093	1432703	1206535	1198956	1165304	1212215	1303865	1373144	1382862
в международни редовни полети	351757	335431	282450	285641	334601	305378	359589	390150	477692
в международни чартърни полети	1047278	977813	768351	758341	711852	778866	813422	855945	779169
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	79058	119459	155734	154974	117431	126952	130668	126991	125860
3. Обработени товари в тонове	150	1004	89	83	41	33	35	74	116
натоварени	36	614	21	22	12	11	14	15	29
разтоварени	114	390	68	62	29	22	22	59	87

* Вкл. нетърговските полети.

Данните за трафика през последните години, представени в таблица 4-47 отразяват тенденция към намаляване на обема както на пътническите, така и на товарните превози. Броят на самолетните движения през периода 2007 – 2015 г. намалява с 20 % като международни редовни полети нарастват с 10 %, а самолетните движения във вътрешни полети намаляват с

18 %, съответно излитанията и кацанията при международни чартърни полети намаляват с 23 % (фигура 4-144).



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-145 Изменение в броя на самолетните движения на летище Варна спрямо 2007 г.

Нарастването на броя пътници на летище Варна, което се забелязва след 2012 г. се дължи главно на туристическата индустрия. Във връзка с това, промените във ваканционния сегмент биха оказали силно влияние върху броя пътници на летището. За сравнение, на бизнес сегмента се дължат по-малко от 5 % (Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2011b).

Немските и британски пътници бележат постоянен спад от 2007 насам, но въпреки това Германия все още представлява основен пазар, най-големият дял на отделна страна. Руските пътници (21,3%) и вътрешния пазар (13,1%) бележат постоянен растеж от 2007 г.

Броят на обслужените пътници на летище Варна намалява с 6 % през 2015 г. в сравнение с 2007 г., като по отношение на броя на пътниците в международни редовни полети, които са преминали през летището нараства с 36 %, докато тези от чартърните полети намаляват с 26 %. Най-голямо увеличение имат пътниците във вътрешни полети - с 59 %.



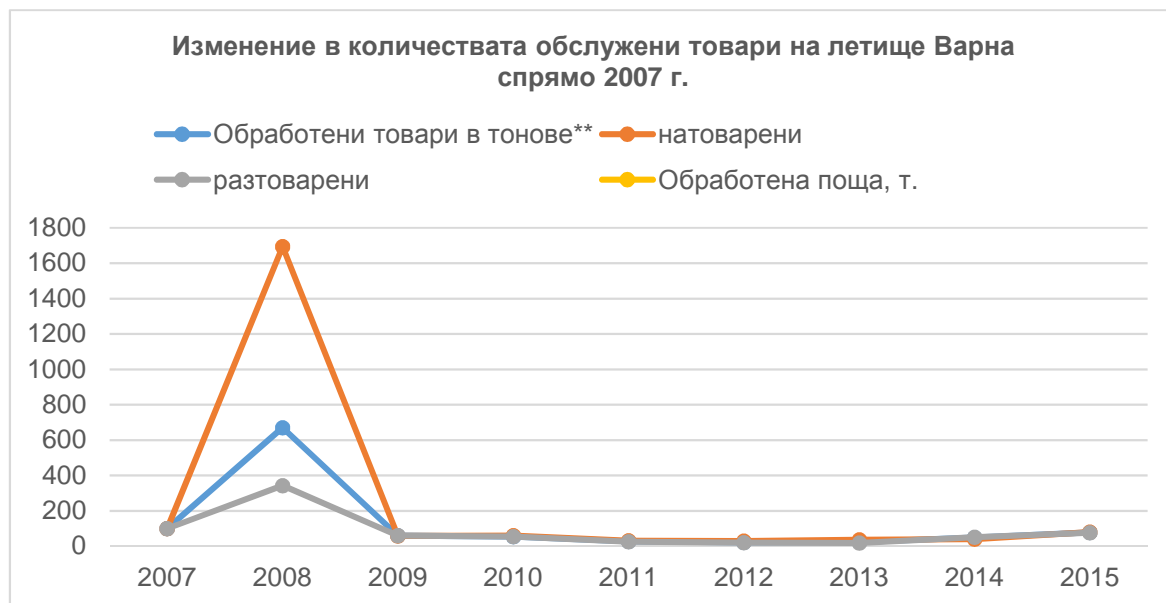
Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-146 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Варна спрямо 2007 г.

Повечето авиокомпани, които летят до летище Варна все още не са се възстановили от икономическата криза през 2009. Единствено Bulgaria Air отбеляза растеж от 31% през 2009 и след това спад от 10% през 2010. През 2009 г. Bulgarian Air Charter и Air Via отбелязаха рязък спад на броя на превозваните пътници, съответно около 40 000 и 48 000 пътници. През 2010 Air Via регистрира нов спад от 13 000 пътници.

Летище Варна е със силно изразена лятна сезонност. Поради това, основната част от дейностите по обслужване на пътници на летище Варна се извършва между юни и септември. През този период се обслужват 78% - 80% от годишния трафик. Останалите пътници летят с редовните полети от/до летище Варна през цялата година.

През последните години обемът на товарите на летище Варна не очертава трайна тенденция. В региона на гр. Варна няма подходящо производство, което да се нуждае от задграничен въздушен транспорт. През 2013 г. летище Варна достигна минималния обем товари (33 т) за периода 2007-2015. Почти 100% от товарите се превозват с редовните линии от/до летище Варна. Общото намаление на обработените товари в летището е от 22 %.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-147 Изменение в количествата обслужени товари на летище Варна спрямо 2007 г.

От 2014 г. на Летище Варна оперират два оператора по наземно обслужване, съответно Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт АД и Голдеър Хендлинг България. Освен тях, в летището оперират и 17 други компании, някои от които извършват самообслужване на експлоатирани от тях самолети.

Планираните инвестиции от концесионера на летището за 2016 г. са в размер на 2 219 хил. € ("Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2015b), разпределени за следните проекти:

- Въздушно пространство / Air Space, Arr/Dep, ATC and MET – поставяне на регулатори за интензитет на светлините и система за управление и ремонт на светлините на пистата за излитане и кацане.
- Зона за движение – изграждане на нова пътека за рулиране „А“ и рехабилитация на увредени участъци по перона;
- Технически инсталации - ново 20 kV електрозахранване, подобрене на водоснабдяването за напояване и разширение на системата за паркинг видеонаблюдение;
- Сигурност и безопасност - рехабилитация на периметрова ограда;
- Други – изграждане на площадка за събиране на отпадъци, подобрения на център за данни, реконструкция на сграда „Стара Аерогара“, разширение на подземната оптична мрежа.

Предвидено е поетапно разширение на пътническия терминал. Началният етап при изграждането на новия пътнически терминал е завършен за летния сезон на 2013 г. На базата на прогнозите за трафика и програмата за съоръженията сградата на пътническия терминал в началната фаза покрива нуждите на заминаващите пътници до 2026 г. и на пристигащите – респективно до 2031 г.

ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ

Летище Пловдив е разположено на 10 км югоизточно от града, на главния път Пловдив-Асеновград. Новото начало в неговото развитие беше поставено през 2009 г. с изграждането на функционален пътнически терминал, с обществен паркинг към него, удължен перон и увеличен брой стоянки, с двойно осигурена енергийно захранваща, осветителна и сигнализационна системи по изискванията на ЕС за безопасност на полетите. Новият пътнически терминал е с площ 5 000 кв. м., осигуряващ ниво на обслужване "С" по ИАТА. По този начин се позволи обслужването на 1 000 пътника/час пик. Изграден на нов паркинг към новия пътнически терминал за 80 бр. автобуси и 80 бр. автомобили. Капацитетът на летището е за обслужване не до 500 хил. пътника/годишно.

Разполагаемата дължина на пистата за излитане и кацане е 2 500 м. и позволява оперирането на самолети от среден и тежък тип. Съществуващият перон има капацитет за обслужването на осем самолета едновременно, което в натоварените часове е крайно недостатъчно и намалява приходите на летището.

Летището в Пловдив е обявено като резервно на летище София. То приема трафика на Летище София в периодите на затваряне поради ниска видимост или друга причина. Обслужва пътнически, карго и бизнес полети. Към момента на Летище Пловдив няма редовни пътнически полети. През зимния сезон летището обслужва ежедневни чартърни туристически полети за българските ски-курорти в Банско, Пампорово и Боровец.

В същото време летище Пловдив се използва съвместно и с Министерството на отбраната – ВВС. Лицензираните оператори на наземни дейности, вкл. тези, които извършват самообслужване са 12¹⁸. Данните за трафика на летището показват значителни колебания в обема на превозите по години.

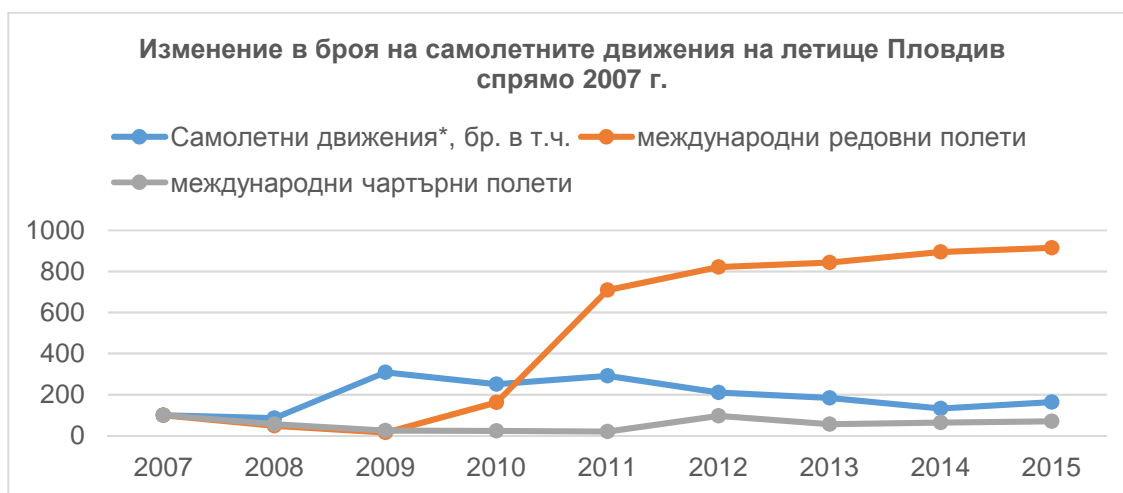
Таблица 4-48 Данни за трафика на летище Пловдив

Източник: ГД „ГВА“

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.Самолетни движения*, бр. в т.ч.	1990	1702	6 138	4983	5805	4193	3657	2643	3243
международни редовни полети	60	29	9	97	426	493	506	537	549
международни чартърни полети	775	434	195	182	152	747	435	490	544
вътрешни полети (редовни и чартърни)	3	19	1	6	10	183	346	229	275
2.Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	104130	61276	24919	26547	76835	88704	92097	103292	103300
в международни редовни полети	4087	1715	395	9907	59776	74217	85511	95091	92365
в международни чартърни полети	97837	55819	22492	13061	13625	13091	5710	6486	9968
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	12	633	2	20	156	218	97	87	67
3. Обработени товари в тонове**	1867,26	666,30	472,14	368,87	380,13	564,02	182,32	554,14	821,43
натоварени	1709,75	562,99	388,32	258,76	265,40	417,41	96,45	327,65	276,88
разтоварени	157,51	103,31	83,82	110,12	114,73	146,61	85,87	226,49	380,19

* Вкл. нетърговските полети.

При анализ на данните от таблица 4-48 се установява, че през периода 2007 – 2015 г. е налице увеличение на броя на самолетните движения от 1990 през 2007 г. до 6138 през 2009 г., след което излитанията и кацанията на самолети намаляват до 3 243 през 2015 г.



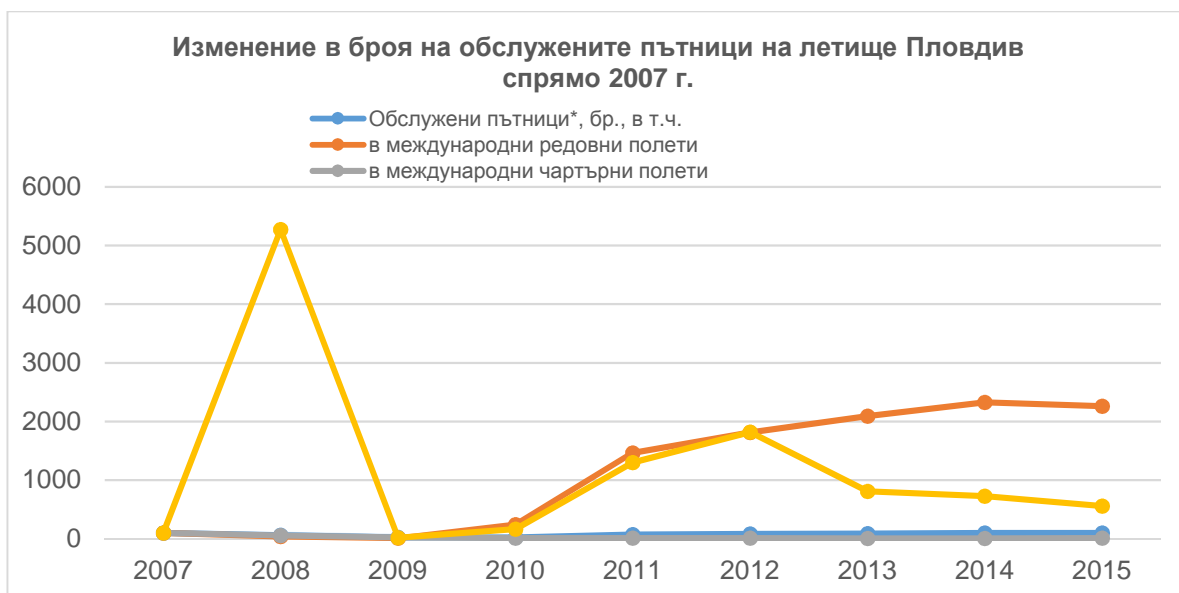
Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-148 Изменение в броя на самолетните движения на летище Пловдив спрямо 2007 г.

¹⁸ По данни от ГД „ГВА“.

Броят на самолетните движения до и от летището в международни полети е приблизително девет пъти повече през 2015 г. в сравнение с 2007 г., а по отношение на вътрешните полети е налице увеличение с 273 движения, тъй като през 2007 г. са изпълнени само 3 полета във вътрешно съобщение.

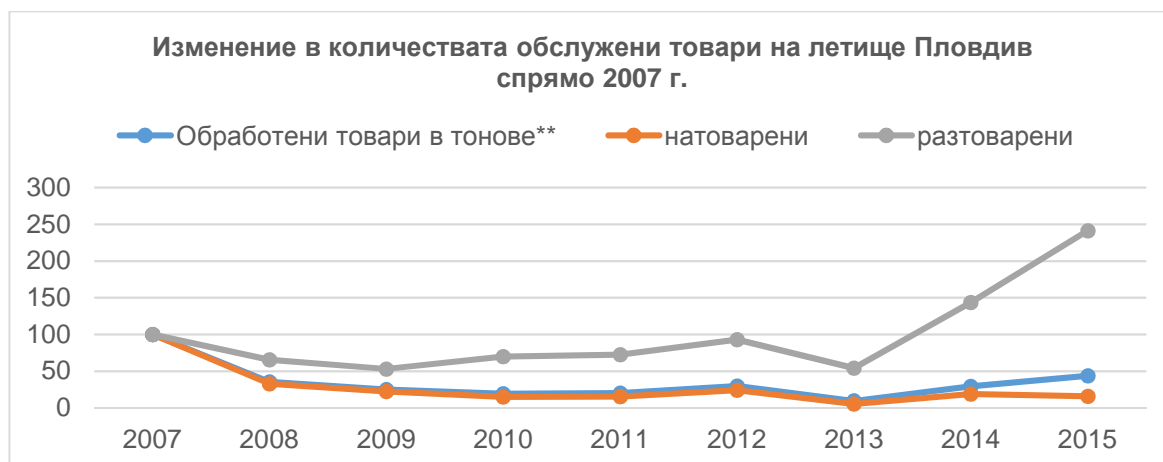
През периода 2007 – 2015 г. обслужените пътници на летище Пловдив първоначално намаляват с 58% до 2010 г., след което отново нарастват до нивото от 2007 г., което е за сметка на увеличението на пътниците от редовни международни полети, тъй като тези от чартърните линии намаляват с 90 %. Това може да се обясни до голяма степен с факта, че летището се използва основно сезонно за обслужване на пътници при използването на услугите на туроператори като част от пакетни туристически услуги за почивки в големите зимни курорти на страната. Налице е и увеличение на броя на обслужените пътници по вътрешни полети.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-149 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Пловдив спрямо 2007 г.

По отношение на количествата на товарите в тонове, които се превозват до и от това летище е налице значително намаление, особено през 2013 г., когато са превозени с 90 % пъти по-малко товари в сравнение с 2007 г. След което започва бързо възстановяване на обемът на товарните превози до равнище от 2,5 пъти повече от количествата, обработени през 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-150 Изменение в количествата обслужени товари на летище Пловдив спрямо 2007 г.

Направеният анализ на данните за трафика на летището показват тенденция на увеличаване в обема на пътническите превози, което налага разработването на стратегия за подобряване на обслужването и качеството на предлаганите услуги. Същевременно се очертава и перспектива за постепенно повишаване на товарния трафик, която от своя страна поражда необходимост от изграждане на нов товарен терминал.

През 2008 г. ГД „ГВА“ проведе процедури по ЗОП за изпълнението на следните подобекти от Комплексния проект за инвестиционна инициатива за летище Пловдив:

- Ремонт, разширение и реконструкция на перона на летище Пловдив.
- Цялостна реконструкция и модернизация на осветителната, електрозахранващата и електрорезервиращи системи на летище Пловдив – прогнозен краен срок за завършване на изпълнението на обекта.
- Извънплощадкови и площадкови В и К мрежи на Летище Пловдив – прогнозен краен срок за завършване на изпълнението на обекта.
- Изграждане на нов паркинг към новия пътнически терминал за 80 бр. автобуси и 80 бр. автомобили.

През м. март 2016 г. правителството на страната прие решение за откриване на процедура за предоставяне на концесия за услуга върху летище Пловдив за срок от 35 години. Концесията ще спомогне за подобряване на съществуващата летищна инфраструктура, достигане на заложените международни стандарти и категории, трансфер на управленско ноу-хау, генериране на трафик и развитие на търговските дейности в региона.

Успешното развитие на Летище Пловдив може да бъде един от катализаторите за създаване на условия за развитие на цялостния икономически потенциал на региона. Възможности за увеличаване на туристическия трафик съществуват, особено по отношение на зимните чартъри на туристи за ски-курортите в страната. Потенциал за значителен ръст има и трафикът на товари и поща, предвид възможностите, които предоставя външно-икономическият обмен на Южния централен район. Конкурентните предимства на Летище Пловдив са свързани с ниския размер на събираните такси, централното разположение на летището в страната, както и доста по-добрите метеорологични условия, които са добра предпоставка за по-агресивно привличане на зимни чартърни полети.

За да се създадат необходимите условия за развитието на Летище Пловдив като транспортен възел с модерна инфраструктура, отговаряща на международните стандарти в гражданската авиация, са необходими значителни инвестиции в летищната инфраструктура – изграждане на нов модерен карго терминал, повишаване на носимоспособността на пистата за излитане и кацане, пътеки за рулиране и перони, модернизиране на пътническия терминал. Обектът на концесията е с концесионна площ 2 376 517 кв. м.

ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА

Летище Горна Оряховица е построено през 1925 г. и е със статут на международно от 1995 г. Намира се на 4 км. североизточно от гр. Горна Оряховица. Пистата за излитане и кацане е дълга 2 450 м. и широка 45 м. Има една пътека за рулиране и пет самолетни стоянки. Изграденият пътнически терминал е в сравнително добро състояние, но е оборудван за обслужване само на вътрешни полети. Пътнически терминал е с площ 2209 кв. м. с обособени салони за заминаващи, пристигащи пътници и обществена зона. В настоящия момент покритието на пистата е в задоволително състояние. То е от асфалтобетон, положено е през 1982 г. Правени са частични ремонти за запълване на образувалите се фуги с полимер-модифицирана битумна паста. В западно направление има подмяна на част от настилката през 2005 г.

Наземното обслужване, вкл. полетни операции и администриране на екипажите; наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с гориво-смазочни материали се извършва от летищния оператор „Летище Горна Оряховица“ ЕАД и 3

лицензирани оператори за наземно обслужване. От летище Горна Оряховица не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост.

Целият пътнически и товарен трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Пристигащите и заминаващи пътници от/за аерогарата ползват автобуси или частни коли. Съществуващите места за паркиране на летище Горна Оряховица са достатъчни. Паркинга осигурява автобусни и автомобилни паркоместа за пътниците от и до летището. Общественият транспорт до летището към настоящия момент не включва редовни автобусни линии. Основните авиокомпании, които извършват полети до и от летището са: "Фортуна Еър"; "Хели Еър Сау"; BBC; "Интерскай"; ABS JETS", "Агро Фермер"; „Авиоотряд 28“; "Еверусс/Булербуйс"; "Волга Днепр", "Avcon Jet AG"; "Ruby Star", "Motor Sich", "SW BUSUNESS AVIATION"; "CICADE CA", "AR AIRWAYS/DJETOPS; Гранична полиция; "Делян Диков"; "Авиоотряд Варна"; "Френски BBC"; "Белгийски BBC"; US MILITARI; "Air Medical"; "SilverCloudAir"; "GM Helicopters".

Таблица 4-49 Данни за трафика на летище Горна Оряховица

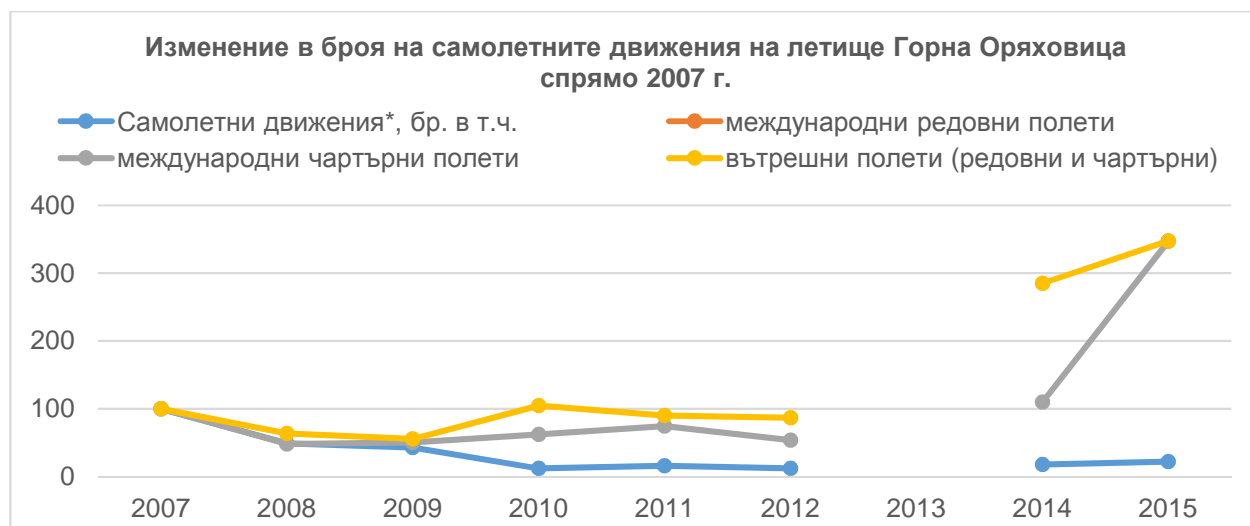
Източник: ГД „ГВА“

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Самолетни движения*, бр. в т.ч.	8266	4067	3 553	1010	1351	п.а.	1024	1504	1850
международни редовни полети	0	0	0	0	0	п.а.	0	22	0
международни чартърни полети	91	44	46	57	68	п.а.	49	100	316
вътрешни полети (редовни и чартърни)	61	39	34	64	55	п.а.	53	174	212
2. Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	301	452	234	1177	562	п.а.	281	286	495
в международни редовни полети	0	0	0	0	0	п.а.	0	10	5
в международни чартърни полети	272	314	207	1118	451	п.а.	182	178	349
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	29	138	27	59	111	п.а.	99	98	141
3. Обработени товари в тонове**	59	195	352	69	19	п.а.	2	98	972
натоварени	48	161	352	62	0,5	п.а.	1		112
разтоварени	11	34	0	7	18,5	п.а.	1	98	860

* Вкл. тренировъчните полети

**Вкл. нетърговските полети

Данните за трафика на летището, представени в таблица 4-49, отразяват значително намаление в броя на самолетните движения през периода 2007 – 2015 г., което обаче до голяма степен се дължи на намалението на тренировъчните полети на частните авиокомпании, включени данните. Както е видно броят на международните чартърни полети се увеличава през периода от 91 през 2007 г. до 316 през 2015 г., а броя на вътрешните полети се увеличава от 61 през 2007 г. на 212 през 2007г.

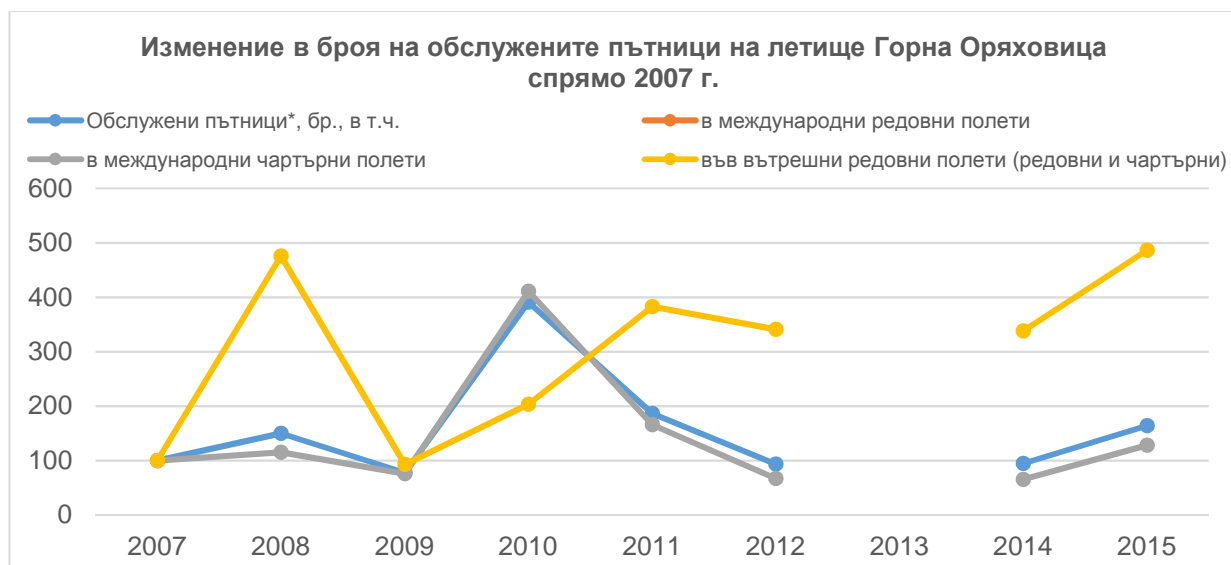


Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-151 Изменение в броя на самолетните движения на летище Горна Оряховица спрямо 2007 г.

Съответното процентно изменение на броя на полетите до и от летището е 147 % за международните чартърни и 148 % за вътрешните чартърни полети.

От своя страна броят на обслужените пътници от международни чартърни полети нараства 3 пъти през 2010 г., след което отново намалява и през 2015 г. е с 28 % по-висок от броя на обслужените пътници през 2007 г., а броят на обслужените пътници от вътрешни линии след 2009 г. бележи непрекъснат ръст и в края на 2015 г. е почти 4 пъти по-голям от този през 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-152 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Горна Оряховица спрямо 2007 г.

Количествата обработени товари в тонове, които са превозени до и от летището варират значително по години.

4.6.4 ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

Числеността на парка от пътнически самолети, предназначени за обществени превози е представена на таблица 4-50. Както е видно от данните, броят на самолетите намалява от 68 през 2007 г. до 59 през 2014 г. Това намаление отразява политиката за изваждане от употреба на старите самолети и постепенно обновяване на авиопарка, но от друга страна отразява и

ограничените възможности за увеличаване дела на българските компании в този сегмент на международния транспортен пазар. Средната възраст на флота е 11,4 г.

Таблица 4-50 Основни данни за самолетния парк на страната

Източник: НСИ и собствени изчисления

Години	Пътнически самолети, бр.	Пътнически места, бр.	Пролетени часове от транспортната авиация	Среден брой места на един самолет	Среден брой пролетени часове от един самолет
2007	68	5 955	59 003	88	868
2008	66	6 039	63 215	92	958
2009	66	6 050	56 894	92	862
2010	68	7 162	63 938	105	940
2011	60	5 151	70 159	86	1169
2012	59	5 204	56 971	88	966
2013	58	4887	56 894	84	981
2014	59	5 263	56 024	89	950

Съответно броят на разполагаемите пътнически места също намалява, но с по-ниски темпове. А през 2010 г. във връзка с въвеждането в експлоатация на два нови по-високообемни самолета се забелязва нарастване на броя на пътническите места в сравнение с 2007 г., въпреки, че броят на самолетите е същия. Пролетените часове от транспортната авиация на страната също варират през периода, но се запазват около 60 387 средногодишно.

Съпоставката между динамиката на трите показателя отразява малко по-високите темпове на изменение на броя на пътническите места до 2010 г., което е в резултат от оптимизацията на авиопарка и повишаването на средната пътниковместимост на един самолет. Налице е и трайна тенденция на намаляване на всички показатели, но е характерно, че пролетените часове намаляват по-слабо в сравнение с броя на самолетите и броя на пътническите места, което отразява по-ефективното използване на разполагаемия капацитет.

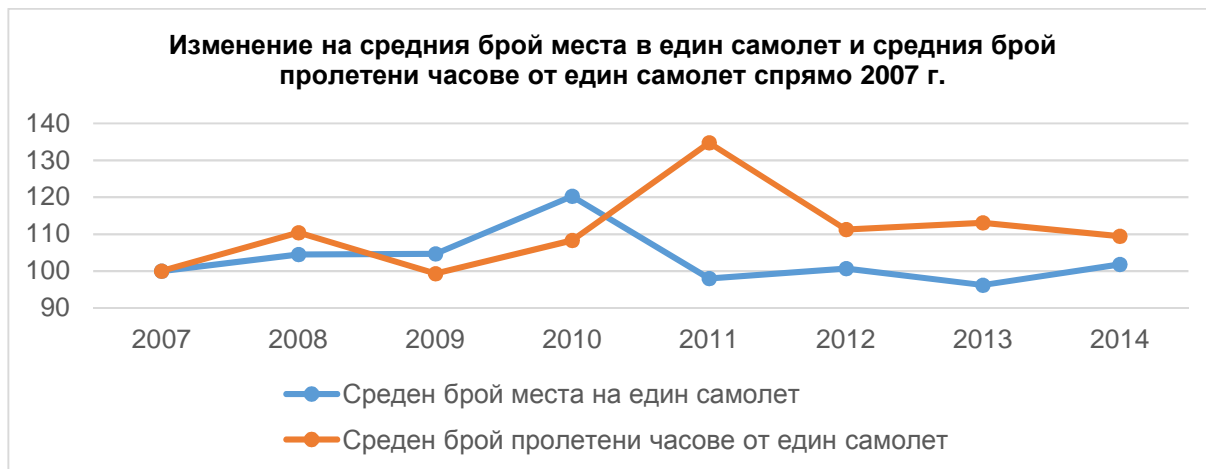


Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-153 Изменение на броя на самолетите, пътническите места и пролетените часове от транспортната авиация спрямо 2007 г.

Средният брой пътнически места, падащите се на един самолет през периода 2007 – 2014 г е 90. Като варира незначително през годините. Съответно средният брой пролетени часове от един самолет за една година през разглеждания период е 932 ч., което съответства на норматива за летателни часове за годишен период.

Съпоставката на темповете на изменение на средния брой места в един самолет и на средния брой пролетени часове от един самолет отразява устойчива тенденция за повишаване, макар и слабо, на използването на един самолет в полети в сравнение с 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 4-154 Изменение на средния брой места в един самолет и средния брой пролетени часове от един самолет спрямо 2007 г.

4.6.5 БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

Летище София

Система за управление на безопасността на летище София (СУБЛС) е разработена и въведена в действие от летищния оператор „Летище София“ ЕАД, за да се съобрази политиката на дружеството със съвременните тенденции и изисквания по отношение осигуряване на безопасност на гражданските летища. Тя обхваща всички потребители на летището (например авиационните оператори, операторите за наземно обслужване и всички други организации или ведомства, временно и ли постоянно намиращи се на летището).

Летище Бургас

Понастоящем на Летище Бургас са поставени ограждения между публичната и охраняемата зона. Преминаване от публичната към охраняемата зона е възможно само след проверка.

Централизираният контролен пункт за пътниците (ЦКПП) е разположен в зоната за заминаващи. Всички заминаващи пътници, за вътрешни и международни полети, трябва да преминат през този контролен пункт. В първия етап от неговото развитие той ще бъде оборудван с 9 рентгенови апарата, 5 проходни метални детектора (WTMD), ръчни метал-детектори (ННМД) и система за наблюдение CCTV.

Всички автомобили влизат в охраняемата зона през контролния пункт.

Летище Варна

Най-новите разпоредби на ЕС във връзка със сигурността поставят по-високи изисквания за необходимите пространства в сравнение с миналото. В тази връзка обществената и охраняемата зона на Летище Варна са разделени от ограда. Преминаване от обществената към охраняемата зона е възможно само след проверка.

Сградата на новия пътнически терминал има централизиран контролен пункт за проверка за пътници и персонал. Централизираният контролен пункт за пътниците (ЦКПП) е разположен в зоната за заминаващи. Всички заминаващи пътници, за вътрешни и международни полети, трябва да преминат през този контролен пункт. В първия етап от неговото изграждане той е оборудван с 9 рентгенови апарата, 5 проходни метални детектора (WTMD), ръчни метал-детектори (ННМД) и система за наблюдение CCTV.

Всички автомобили влизат в охраняемата зона през контролен пункт. Той е оборудван с рентгенов апарат, проходен метал-детектор (WTMD), ръчни метал-детектори (ННМД), детектор за откриване на експлозиви и система за наблюдение CCTV.

Проверката на ръчния багаж на пътниците в новия пътнически терминал се извършва от 2 автоматични рентгенови апарати и ще се намира зад зоната за регистрация. Новата система има и детектор за откриване на експлозиви (ETD).

Съществуващата периметрова ограда и пътна мрежа напълно съответстват на разпоредбите.

Летище Горна Оряховица

Създадена е Система за управление на безопасността (Safety management system). Разписани са отговорностите на персонала (ръководен състав, служители, изпълнители) при изпълнение на служебните си задължения.

Разпоредбите относно безопасността се изпълняват съгласно нормативните документи в гражданското въздухоплаване. За целта са разработени планове, инструкции и ръководства с които са конкретизирани задълженията на персонала за спазване на регламентираните нива на безопасността на полетите. Създадена е група за безопасност с членове от всички субекти (летище, РВД, авиационни оператори), в която периодично се набелязват мерки за ревизиране на дейности и документи с цел подобряване на безопасността на полетите.

4.6.6 ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

Европейската система за управление на въздушното движение (УВД) представлява един изключително сложен процес. В Европа не е установена единна УВД система, чрез която въздушното движение да се управлява на европейско ниво. Ежедневно в небето над Европа се изпълняват 33000 полета, като това прави въздушното и пространство едно от най-натоварените в света.

Единното европейско небе е амбициозна инициатива, стартирана от Европейската комисия през 2004 г., с цел реформиране структурата на европейската мрежа за УВД. ЕЕН предлага чрез законов подход да се посрещнат бъдещите нужди от капацитет и безопасност при предоставяне на аеронавигационно обслужване по-скоро на европейско ниво, а не само в национален мащаб. Ключовите цели на ЕЕН¹⁹ са следните:

- Преструктуриране на европейското въздушно пространство като функция на потоците от въздушно движение;
- Създаване на допълнителен капацитет;
- Повишаване цялостната ефективност на системата за управление на УВД.
- За да изпълни ключовите цели ЕК постави през 2012 г., цели за ЕЕН на високо ниво които да бъдат постигнати до 2020 г. и след това:
- Увеличаване на капацитета три пъти, с което да се намалят закъсненията на земята и във въздуха;
- Подобряване безопасността с фактор 10;
- Намаляване с 10% влиянието върху околната среда;
- Намаляване на аеронавигационните такси с 50%.

Основното направление на внедряване на интелигентните транспортни системи във въздушния транспорт е свързано с контрола на въздушния трафик в тази връзка на европейско ниво е разработена и се изпълнява Програма за модернизация на инфраструктурата за контрол на въздушния трафик с ЕС - SESAR (Single European Sky ATM Research). Проектът за модернизиране на управлението на въздушното движение в Европа (SESAR) е технологичният стълб на Единното европейско небе. Целта му е разработването на уникални и иновативни технологични решения, които да подпомогнат постигането на целите на ЕЕН. SESAR е механизмът, който цели да координира и концентрира всички научно-изследователски дейности в УВД, обединявайки усилията на богат набор от експерти за разработването на УВД система от ново поколение. Резултатите от изпълнението на този проект ще гарантират безопасност и плавност при въздушните превози в световен мащаб през

¹⁹ Източник: SESAR JU - <http://www.sesarju.eu/>

следващите 30 г. Общото финансиране, предвидено за неговата реализация възлиза на 2,1 млрд. евро²⁰.

Основните цели на управлението на въздушното движение са свързани с контрол на въздушното движение и управление на движението на самолетите; с управление на въздушното пространство и неговото организиране по начин, който позволява обслужване на различни типове самолети, различни обеми на трафика и различни нужди от ресурси; с управление на капацитета и потоците и приоритизиране на въздухоплавателните средства за осигуряване на ред при излитанията и кацанията. От друга страна, основните тенденции в развитието на управлението на въздушното движение (УВД) са свързани с:

- Прилагането на остарели технологии за УВД;
- Фрагментация на въздушното пространство на ЕС;
- Непрекъснат ръст във въздушния трафик, който предизвиква закъснения и задръствания в летищата;
- По-високи изисквания за опазване на околната среда;
- Необходимост от по-висока ефективност на разходите.

Всички те са и основните причини за необходимостта от фундаментална промяна в тази област. Именно в отговор на установените нужди е разработена и програмата SESAR. Тя се изпълнява на европейско ниво на три етапа:

• 1 етап Дефиниране – реализиран през периода 2004-2008 г.

В рамките на този етап е разработен е Генерален план за управление на въздушното движение. Работата по програмата се ръководи от ЕВРОКОНТРОЛ и се финансира от ЕК чрез програмата TEN-T. Осъществява се от консорциум от представители на различните организации във въздушния транспорт, отворен и за такива извън ЕС. Участници в този консорциум са над 70 организации, включително:

- Летищни оператори (AENA и SEAC) – консорциум от операторите BAA Airports Ltd, Flughafen München GmbH, Fraport AG, Schiphol Nederland B.V., Aéroports de Paris and Flughafen Zürich AG;
- Оператори на аеронавигационни услуги (DFS, DSNA, ENAV NATS and NORACON) – консорциум от Austro Control (Австрия), AVINOR (Норвегия), EANS (Естония), Finavia (Финландия), IAA (Ирландия), ISAVIA (Исландия), LFV (Швеция) and Naviar (Дания);
- Производители на оборудване (Frequentis, Honeywell, Indra, NATMIG, the SELEX Consortium and Thales) и
- Самолетостроителни компании (Airbus, Alenia Aeronautica).

Съветът на ЕС удължи продължителността на Съвместното предприятие (SESAR Joint Undertaking – SJU) до 31 декември 2024 г. Това е уникално публично-правно партньорство за разработване на УВД система от ново поколение, която да поеме увеличаващия се въздушен трафик според най-безопасните, разходно-ефективни и екологични условия. SJU е и органът, отговорен за европейския генерален план за УВД (European ATM Master Plan), който представлява пътната карта за всички дейности на SJU и тяхното бъдещо внедряване.

• 2-ри етап - Развитие – реализиран през периода 2008 -2013 г.

В края на този етап са създадени ново поколение технологични системи и елементи за управление на въздушното движение, дефинирани на първият етап. Създадено е съвместно предприятие, по модел на проекта GALILEO, което обединява публични и частни финансови средства (ЕС, ЕВРОКОНТРОЛ, предприятия от въздушния транспорт и трети страни). По този начин се гарантира единна структура на управление на проекта и съобразяване с интересите на всички заинтересовани страни.

• 3-ти етап Разпространение/Внедряване - 2014 -2020 г.

²⁰ Източник: SESAR JU - <http://www.sesarju.eu/>

Предвижда се да се изгради нова инфраструктура, както в Европа така и в страните –партньори във въздушния транспорт. Този процес ще се осъществи от предприятията от въздушния транспорт без по-нататъшно публично финансиране.

Целите, които си поставя на програмата SESAR до 2020 г. са:

- Да се осигури трикратното нарастване на капацитета на УВД в ЕС;
- Да се подобри безопасността 10 пъти;
- Да се намалят с 50% разходите за УВД;
- Да се намали замърсяването на околната среда с 10 %.

Програмата за „Изследване и иновации SESAR 2020“ ще демонстрира приложимостта на технологичните и оперативните решения, които вече са разработени в рамките на първата програма SESAR 2008-2016 г. в по-големи и оперативно интегрирани среди. В същото време SESAR 2020 ще приоритизира изследванията и иновациите в редица области като управление на въздушното движение, капацитет на летищата, мрежово обслужване и разпределение на УВД инфраструктура. SESAR 2020 ще запази основните си членове: ЕС и Евроконтрол. Действащи членове от индустрията вече са изразили своето намерение да продължат участието си, а нови членове и асоциирани партньори се очаква да се присъединят в резултат на обявите за заявяване на интерес, стартирани през 2014 г. ДП РВД също изрази интерес да участва в SESAR 2020 като част от група, водена от доставчика на аеронавигационно обслужване на Италия - ENAV SpA²¹.

С цел гарантиране на безопасността и в подкрепа на новите концепции за опериране в рамките на европейската мрежа за управление на въздушното движение (EATMN) са необходими аеронавигационни данни и информация с високо качество. Съставните части на системите и процедурите, използвани за функционирането на EATMN, трябва да бъдат оперативно съвместими със системите, използвани от останалите доставчици на аеронавигационно обслужване. Това може да бъде постигнато чрез изграждане на нови системи и автоматизирани средства. Изискванията на Регламент (ЕС) 73/2010 се прилагат за системите на EATMN, за техните съставни части и процедури, включени в изготвянето на първични данни, съставянето, съхранението, манипулацията, обработката, преноса и разпространението на аеронавигационни данни и аеронавигационна информация. Ще бъде подоброено качеството на аеронавигационните данни и информация – точност, разделителна способност и интегритет в съответствие с Европейския генерален план за УВД по програма SESAR, със задачата ITU-ADQ за въвеждане качество на аеронавигационните данни и информация на Европейския план за въвеждане на Единно Европейско Небе (ESSIP) и Регламент (ЕС) 73/2010. Изискванията са приложими към летищните оператори и организациите, свързани със създаване и предоставяне на геодезически и картографски материали и данни. С повишаване на качеството на аеронавигационните данни и информация ще се подобри управлението на гражданското въздухоплаване. Във връзка с гореизложеното, чрез ОПТТИ 2014-2020 са предвидени възможности за осигуряване на финансиране на мерки за подобряване на безопасността и управлението на въздушното движение с изграждането на нови системи и средства за управление.

• Разгръщане на SESAR

Управителят на разгръщането на SESAR (SESAR Deployment Manager - SDM) е организацията, която синхронизира и координира модернизирането на европейската система за УВД под политическото ръководство на Европейската комисия (ЕК). SESAR Deployment Alliance е назначен от ЕК да изпълнява тази роля. Основната задача на SESAR Deployment Manager е да разработи и след това представи на ЕК за одобрение и изпълнение Програма за разгръщане съгласно Пилотния съвместен проект (Pilot Common Project), установен от ЕК с Регламент (ЕС) №716/2014, както и всички други следващи съвместни проекти в предстоящи регламенти. Чрез програмата за разгръщане, SESAR Deployment Manager ще осигури ефективна

²¹ Източник: European Commission <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/> и SESAR JU – <http://www.sesarju.eu/>

синхронизация и координация на проекти за внедряване, изискващи въвеждане на PCP, както и свързаните с това инвестиции. Задачите на SESAR Deployment Manager са описани в чл. 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) №409/2013²².

SESAR Deployment Manager ще координира въвеждането на нови технологии и решения, преминали през етапи на тестове и валидиране чрез Съвместното предприятие SESAR, предоставяйки значителни ползи за ползвателите на БП и околната среда. SESAR Deployment Alliance, съставен от Алианса А6, Алианса А4 и SDAG (SESAR-related Deployment Airport Operators Group) ще координира и синхронизира за първоначален период от шест години работата по повишаване конкурентоспособността на Европейската система за УВД.

ДП РВД е част от имплементиращото ниво на разгръщането на SESAR и има за цел да допринесе за навременното и синхронизирано въвеждане на съответните УВД функционалности на Пилотния съвместен проект.

- **Реализация на проекти за внедряване на интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт в България**

Близо 3000 самолета прелитат над България за едно денонощие в най-натоварените периоди. Тенденцията е този брой прелитащи самолети да стане всекидневие с отварянето на новостроящото се летище на Истанбул. За това се планира да бъдат увеличени с 40 до 60% работните места за ръководители на полети до 2017 г.

Ключов момент за развитието на един от приоритетните проекти за нашата страна – DANUBE FAB, е успешното въвеждане в края на 2014 г. на два трансгранични сектора между България и Румъния. Това е първото установяване на трансгранични сектори в рамките на функционалните блокове от въздушното пространство в Европа. Тази инициатива допълнително оптимизира мрежата от въздушни трасета, носи реални икономии на гориво, спестява полетно време и намалява вредното въздействие върху околната среда.

Въвеждането на тези сектори е и демонстрация на отличното сътрудничество между партньорите в DANUBE FAB. В рамките на проекта държавното предприятие "Ръководство на въздушното движение" (ДП РВД) продължава с внедряването на елементи на въздушно пространство за свободно планиране на маршрута и обслужването на линии за предаване на данни между пилотите и земята, като част от междинната програма за разгръщане на SESAR.

Проектът SESAR е технологичният стълб на единното Европейско небе. Неговата цел е да обезпечи ЕС с висококачествена инфраструктура за контрол на въздушното движение, която ще даде възможност за безопасно и екологично развитие на въздушния транспорт.

ДП РВД ще продължи да бъде активна част от изпълнителното ниво на разгръщането на програмата SESAR, като вече са проведени поредица от срещи, на които са очертани възможностите за бъдещо сътрудничество.

- **Проекти по инициативата за Единно европейско небе (ЕЕН)**

Функционален блок от въздушното пространство (ФБВП) между Република България и Румъния

Установяването на ФБВП е съществен елемент от законодателния пакет Единно европейско небе (ЕЕН), който създава система от мерки за осигуряване на достатъчен капацитет за обслужване на нарастващия брой полети над Европа, за намаляване закъсненията, повишаване безопасността и разходната ефективност на аеронавигационното обслужване и ограничаване въздействието върху околната среда (Grant Thornton, 2014).

DANUBE FAB е установен с подписването на междудържавно споразумение от министрите на транспорта на Република България и Румъния на 12 декември 2011 г., в сила от 16 ноември 2012 г., след ратификация от парламентите в България и Румъния в поставения от Европейската комисия срок за установяване на ФБВП в Европа - 4 декември 2012 г. С цел постигане на оптимално ниво на взаимодействие в рамките на DANUBE FAB, споразумения за сътрудничество са подписани на ниво доставчици на аеронавигационно обслужване (ДП РВД и ROMATSA) и на ниво национални надзорни органи (ННО).

²² Източник: SESAR Deployment Manager <http://www.sesardeploymentmanager.eu/>

Създаването на DANUBE FAB е съфинансирано със средства, отпуснати чрез програмата TEN-T на Европейската комисия. Ключово постижение за DANUBE FAB за 2014 г. е установяването на два трансгранични сектора за обслужване на въздушното движение, като това е първата подобна стъпка в рамките на функционален блок въздушно пространство в Европа. Двата трансгранични сектора са въведени на база на оперативните изисквания за оптимално използване на въздушното пространство, независимо от националните граници. Въвеждането на трансграничните сектори между България и Румъния представлява нов етап в посока дефрагментирането на европейското въздушно пространство – основна цел на ЕЕН.

Подобряването на организацията на въздушното пространство в рамките на DANUBE FAB е постоянна и приоритетна задача пред българо-румънския екип за управление на дейностите във функционалния блок. За тази цел се провеждат мащабни симулации и проучвания, за да се оценят и сравнят различни варианти за организация на въздушното пространство и трасета в DANUBE FAB, с оглед на показателите полетна ефективност, безопасност, капацитет и др.

От ноември 2013 г. в DANUBE FAB е въведено въздушно пространство за свободно планиране на полети (Free Route Airspace) през нощта на национално ниво. Планира се поетапно цялостно въвеждане на Free Route Airspace съгласно изискванията на европейското законодателство. През юни 2014 г. България и Румъния представиха съвместен план за ефективност за втория референтен период (2015-2019 г.) съгласно изискванията на Регламент (ЕС) №390/2013 за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. В DANUBE FAB активно се работи по установяване на по-задълбочено сътрудничество със съседни функционални блокове. В рамките на функционалния блок има създадена организация за провеждане на съвместни обществени поръчки за целите на рационализиране на техническата инфраструктура и подобряването на разходната ефективност чрез икономии от мащаб. Създаден е също така Социален консултативен форум на DANUBE FAB, който представлява механизъм за сътрудничество със социалните партньори в ДП РВД и ROMATSA.

- **Проекти по програма SESAR**

ДП РВД е част от имплементиращото ниво на разгръщането на SESAR и има за цел да допринесе за навременното и синхронизирано въвеждане на съответните УВД функционалности на Пилотния съвместен проект. Предприятието е в процес на модернизация на автоматизираната система за управление на въздушното движение SATCAS. Системата осъществява непрекъснато следене на траекторията на полета с предупреждение за отклонения от полетния план и автоматизирана координация на условията на конкретен полет между работните места. Тя поддържа автоматизирана гражданско – военна координация в реално време в съответствие с концепцията на ЕВРОКОНТРОЛ за гъвкаво използване на въздушното пространство. SATCAS дава възможност за автоматично прогнозиране на конфликти в средносрочен план (до 20 мин предварително) и предоставя предупреждения за опасно сближение на ВС с друго ВС, със земната повърхност, с опасни и забранени за полети зони.

Модернизацията ще позволи внедряването на нови функционалности, подобряване работата на системата и повишаване нивото на безопасността при обслужване на въздушното движение. Автоматизираната система за УВД е предназначена за събиране, обработка и изобразяване на радарна и полетна информация и за подпомагане на ръководителите на полети и други лица на оперативни длъжности с автоматизирани средства. Модернизацията е в изпълнение на изискванията на Националната програма за въвеждане на единно европейско небе и регламенти на ЕС.

Системата изпълнява следните основни функции:

- Обработка на обзорна информация – SDPS (Surveillance Data Processing System);
- Обработка на полетна информация – FDPS (Flight Data Processing System);
- Изобразяване на оперативна информация и входно-изходни устройства – ODS (Operational Display System);
- Техническо наблюдение и контрол – TMCS (Technical Monitoring and Control System);
- Запис и възпроизвеждане – RPB (Recording and Playback System);
- Осигуряване на единно време – TRS (Time Reference System);

- Осигуряване на системни средства за безопасност – SN (Safety Nets).
- Осигуряване на входно-изходна свързаност с отдалечени центрове – (GTW)
- Автоматизираната система за УВД осигурява следните работни места:
- 12 сектора за контрол на прелитания трафик;
- 2 сектора за контрол на трафика в района на летище София;
- 2 работни позиции за военни ръководители на полети;
- 2 работни позиции за София – Кула;
- 1 сектор за контрол на трафика в района на летище Варна;
- 1 сектор за контрол на трафика в района на летище Бургас;
- 2 работни позиции за Варна – Кула;
- 2 работни позиции за Бургас – Кула;
- 3 работни позиции за обслужване на нискополетна авиация (въздушното пространство от клас G според класификацията на ИКАО);
- работни позиции за центъра за планиране и разпределение на въздушното пространство, за управление на потоците на въздушното движение, ръководител полети – ръководител смяна и ръководител полети – асистент;
- работни позиции за осигуряване на 24 часов мониторинг както на цялата система от дежурния инженер, така и от дежурните инженери по подсистеми и отдалечените центрове.

Основният принцип, спазван в процеса на дизайн и изграждане на системата е двукратно резервиране на всички сървъри, комуникационни линии и електрозахранване.

Система SATCAS използва само електронни стрипмарки.. Функционалностите на SATCAS позволяват автоматизиран обмен на полетна информация със съседните центрове за ОВД и изобразяване на опасните метеорологични явления. В системата се извършва едновременно обработка на информация от 15 радиолокационни станции и тя може да покрие площ с размери 1024 x 1024 морски мили.

Важна функционалност на система SATCAS представлява включването на отдалечени центрове - СКП и ЛКК Варна и СКП и ЛКК Бургас. Характерното за тази системна архитектура е, че основната обработка на многорадарната информация, на системните полетни данни и на спомагателната информация се осъществява централизирано от РЦ за УВД София, а отдалечените центрове са по същество клиенти на централизираната система.

4.7 ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

Съгласно инвестиционната стратегия на ОПТТИ 2014-2020 г., в частта интермодален транспорт и терминали, се цели развитие на мрежата от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги за осигуряване на по-добра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги, установяване на надеждни и бързи железопътни връзки между терминалите.

4.7.1 ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ

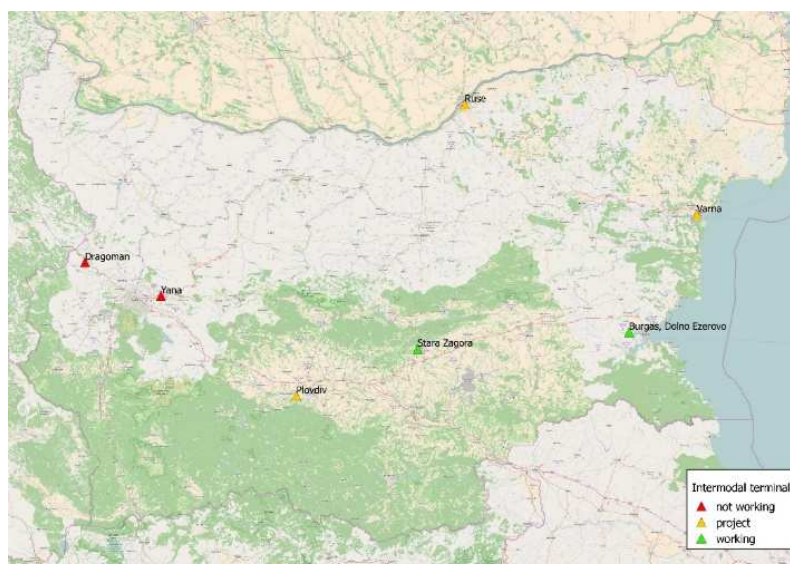
Местоположението на проучените интермодални терминали в Република България, собствеността им, връзките с видовете транспорт и статус са представени в таблица 4-51.

На картата от фигура 4-155 е представена карта с местоположението на проучените интермодални терминали в България.

Таблица 4-51 Статут, собственост и връзки с други видове транспорт на проучените интермодални терминали в България

Източник: проучване на консултанта

Интермодални терминали		Собственост	Видове транспорт	Статус
1	Пловдив	ДП НКЖИ	автомобилен, железопътен	предстои отдаване на концесия
2	Русе	ДП НКЖИ	автомобилен, железопътен	в проект
3	Варна	ДППИ, ДП НКЖИ	автомобилен, железопътен, морски	в проект
4	Яна	Екологистик	автомобилен, железопътен	не работи
5	Стара Загора	Металимпекс	автомобилен, железопътен	в експлоатация
6	Драгоман	ДП НКЖИ	автомобилен, железопътен	не работи
7	Бургас, Долно езеро	Деспред	автомобилен, железопътен, Ro-La	в експлоатация



Източник: приложен софтуер

Фиг. 4-155 Местоположение на проучените интермодални терминали в България

• Интермодален терминал Пловдив

Интермодален терминал Пловдив (ИМТ Пловдив) се намира в Южен централен район на планиране (ЮЦРП) в България, област Пловдив, община „Родопи“, землище на с. Златитрап, местност „Камица“, северно от гара Тодор Каблешков. Гара Тодор Каблешков се намира по първа главна железопътна линия София – Пловдив – Свиленград. Терминалът е на 4 км от гр. Пловдив и е интермодален възел от основната TEN-T мрежа. Интермодалният терминал

Пловдив напълно отговаря на изискванията за осъществяване на интермодални превози между два вида сухопътен транспорт, съгласно изискванията на ЕС.

Основната цел на изграждане на ИМТ Пловдив е създаване на условия за прехвърляне на превозите на товари с контейнери от автомобилния към железопътния транспорт за избягване на замърсяванията и затрудненията при движението на автомобили по пътната мрежа на ЮЦРП.

Основните проектни параметри на интермодален терминал Пловдив са представени в таблица 4-52:

Таблица 4-52 Проектни параметри на интермодален терминал Пловдив

Източник: документация по проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив”

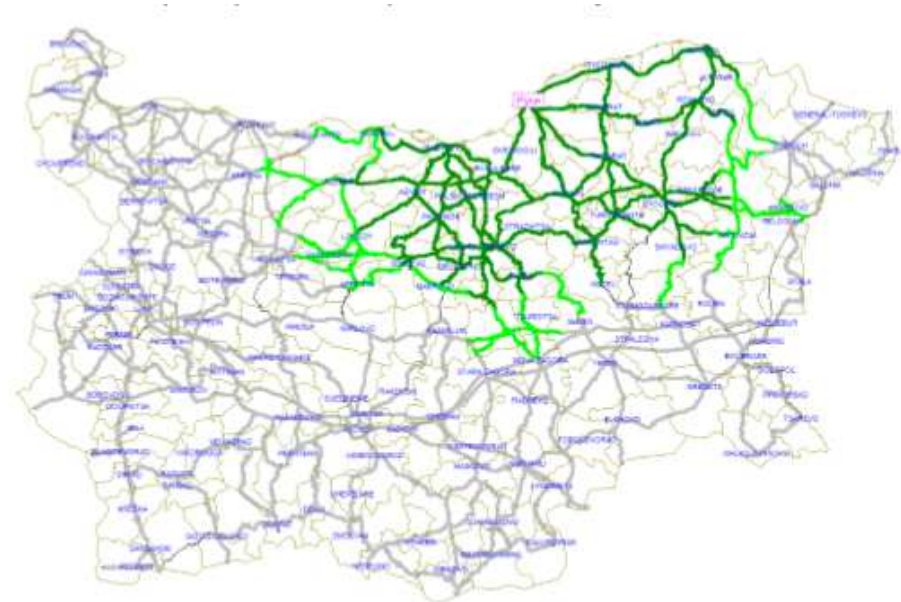
интермодален терминал	капацитет	терминална инфраструктура	изградени нови сгради и навеси	коловоз за товарно-разтоварни операции в ИМТ
Пловдив	57 600 товарни единици на година	- зона на ИМТ 26565 кв. м.; - площадки за контейнери – 3329 кв. м.; - вертикална планировка – 71450 кв. м.; - паркинг за товарни и леки автомобили – 8935 кв. м.	- административно-обслужваща сграда (РЗП 526м2); - навеси съответно за: - КПП (216м2), митница (267м2), - бензиностанция и автомивка за обслужване на мобилната техника на терминала (119м2) с обща разгъната застроена площ на ИМТ 1137 м2.	полезна дължина 645 м.

• Интермодален терминал Русе

Град Русе е определен като интермодален възел (пътен/железопътен терминал и вътрешноводно пристанище) в Основната Трансевропейска транспортна мрежа за интермодален транспорт, съгласно Регламент (ЕС) 1315/2013, като част Рейнско-дунавския транспортен коридор на ЕС.

Проектът „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе” се основава на политиката за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа и цели подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги. Предвижда се изграждането на терминала да се реализира чрез ПЧП.

Зоните на влияние на терминала са представени на фигура 4-156. Терминалът има потенциал да обслужва износа от областите Русе, Разград и Силистра към Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа. При наличие на редовни совалкови услуги към терминали и гари в чужбина русенският терминал би могъл да привлече износни товари за същите направления и от областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен, които да се транспортират до Русе с автомобилен транспорт. Също така терминалът има потенциал да обслужва вноса към областите Русе, Разград и Силистра от Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа. Възможно е да се привлекат вносни товари от същите направления и за областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен. Терминалът има потенциал да обслужва и вътрешните превози между областите Русе, Разград и Силистра от една страна и София, Пловдив и Бургас от друга. Условие за привличане на товари от автомобилния към железопътния транспорт е създаването на редовни совалкови линии с приемлива честота и конкурентна цена за превоза.



Източник: Доклад за изпълнението на Етап 1 (Предпроектни проучвания) на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“

Легенда: Територии, отстоящи на разстояние по пътищата 150 км (тъмно зелено) и 200 км (светло зелено) от Русе

Фиг. 4-156 Зони на влияние ИМТ Русе

Контейнерен трафик в зоната на влияние на ИМТ Русе е представен в таблица 4-53:

Таблица 4-53 Контейнерен трафик (прогноза) в зоната на влияние на ИМТ Русе

Източник: Доклад за изпълнение Етап 1 на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“

	2020	2030	2040	2045
тонове	362928	441554	536780	597380
вътрешен	38524	42226	47315	49045
износ	199790	237566	281622	312115
внос	124613	161762	207844	236219
TEU/пълни TEU	20981	27449	34488	39236
вътрешен	2903	3181	3564	3691
износ	12406	15685	18986	21416
внос	5672	8583	11938	14129

• Интермодален терминал Варна

Град Варна е разположен по протежение на Общоевропейски транспортен коридор VIII, който свързва Адриатическо море с Черно море през Албания, Република Македония и България и ТРАСЕКА, свързващ страните от Централна Европа със страните от Закавказието, Средна Азия и Китай. Посредством железопътната линия Русе – Варна се осъществява връзка с най-голямото речно пристанище на река Дунав – Русе, което е разположено на Трансевропейски коридор VII и е възел от основната TEN-T мрежа. Целта на изграждане на интермодален терминал в района на град Варна е подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт. Като резултат от осъществяването на проекта се очаква предоставянето на възможност за ефективно транспортиране на големи обеми товари от Черно море до Централна Европа и търговските възли в ЕС. С изграждането на ИМТ „Варна“ се цели да се обезпечат възможности за добри транспортни връзки в направленията:

- Варна – София и обратно;
- Варна – Русе с възможност за ефективна връзка с Констанца и обратно;
- Варна – Бургас с възможност за ефективна връзка с Истанбул и обратно.

• **Интермодален терминал Стара Загора**

Интермодален терминал "METALIMPEX" Ltd.- Стара Загора, разполага с 5 коловоза (5, 6, 7, 8 и 9 коловоз от товарната гара) с дължина 360 м., общата площ на терминала е 240 декара бетонова площадка която е напълно осветена. Терминалът разполага с два портални крана, 2 броя локомотива, 3 броя мотокари, 20 броя товарни автомобили с лиценз за извършване на превози в страната. Капацитетът на терминала е 16 000 контейнера годишно. Персоналът зает във фирмата, по данни на собственика е 74 души.

Тарифите (обичайни) за предлаганите услуги на терминала са следните:

- за товарене на контейнер- 100-150 евро;
- за обработка на контейнери 40-60 евро/контейнер;
- за обработка на влак (32 вагона) 3000-4000 евро;
- за съхранение на склад 10 евро;
- безплатното време за съхранение на склад - 8 часа;
- за укрепване на големи международни товари (пр. реактор) – 8000 лева;

Времето за товаро-разтоварна операция на контейнер е около 3 мин., за влак 4-6 часа, автомобил 3 минути.

Обичайните обслужвани товари през 2015 г. са контейнери, комбайни, тръби, корабни въжета, насипни товари (чакъл, пясък, кварцов пясък, бетонен гриз, едра морска сол), органична химия, стъкло, гумено-транспортни ленти, тролейбуси, биг бегове (трошено стъкло), плоскости ПДЧ. Терминалът няма право да обслужва газ, нефт и бензин. Товарите не се характеризират със сезонност.

Основни точки на произход и получатели на товарите са:

- контейнери – САЩ (за Липхер-Пловдив), Милано (за Панхим-Стара Загора), Германия (за Метекно-Плевен), Франция (за Лукойл-Бургас), Белгия (за Орграхим-Русе), Холандия (за София), Тайланд (за Аурубис-Пирдоп) и др.;
- тръби – основно от Германия за Марица-изток – около 10 000 тона;
- корабни въжета – основно от Германия за пристанищата в България – 190 тона;
- насипни товари – основно от Русия, Огняново и Пазарджик за ДП НКЖИ – 10 000 тона чакъл и пясък;
- органична химия – основно от Швейцария, Германия и Англия – 25 000-30 000 тона годишно;
- гумено-транспортни ленти – от Полша и Австрия за Марица-изток – 12 000 тона годишно;
- биг бегове (трошено стъкло) – от Русия за Стара Загора – 10 000 тона годишно;
- ПДЧ плоскости – от Турция – 1 000 тона седмично.

• **Интермодален терминал Бургас-Долно Езерово**

Интермодалният терминал в Бургас е собственост на „Деспред“ АД. Мултифункционалният складов терминал включва 5 покрити складови помещения за съхранение на генерални товари с обща площ 5980 кв. м и 12000 кв. м открити специализирани складови площадки. Два от складовете са с окачени локални товароподемни съоръжения (електротелфери, т. с. Зт.) и имат разрешение за временно и митническо складиране на стоки. Функционира сертифициран склад за съхранение на хранителни стоки, както и сертифициран склад за стоки под контрола на ЗОБВВПИ.

Складовете имат двустранно рампи и едностранно ж.п. подход с 4 коловоза (собствен индустриален жп клон). Осигурена е възможност за достъп на товарни автомобили във всички складове. Тегленето на МПС (вкл. по оси) се осъществява с електронна автовезна (до 50 тона). Претоварните операции от/на автомобили, вагони и контейнери се осъществяват с мотокари

и козлови ел. кранове. Складовата база притежава специализирана контейнерна площадка за съхранение на 4000 бр. TEU, както и мобилен автокран за обработка на 20` и 40` контейнери.

4.7.2 РАЗВИТИЕ НА ИНДУСТРИАЛНИ ЗОНИ В БЪЛГАРИЯ

В таблица 4-54 са представени приоритети, проекти и мерки за развитие на съществуващите индустриални зони и/или изграждането на нови, съобразно предвидените в областните и общински стратегии в периода 2014-2020 г.

Таблица 4-54 Приоритети, проекти и мерки за развитие на индустриални зони в България

Източник: Областни и общински стратегии за развитие в периода 2014-2020 г.

район на планиране	областна стратегия	приоритет/проект/мярка
Северозападен	Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. Видин 2014-2020	„Северна промишлена зона-разширение“
	Областна стратегия за развитие на област Плевен 2014-2020 г.	Проектиране и изграждане на индустриална зона със съпътстваща инфраструктура в гр. Плевен
		Проектиране и изграждане на индустриални зони със съпътстваща инфраструктура в градовете Червен бряг, Долна Митрополия, Левски и Никопол
Северен централен	Регионален план за развитие на Северен централен район от ниво 2 за периода 2014-2020 г.	„Изготвяне на проекти и изграждане на индустриални, технологични и транспортно-логистични и панаирни паркове.“
	Областна стратегия за развитие на област Русе 2014-2020 г.	„Изграждане на индустриална зона в гр. Две могили“
		„Изграждане на индустриална зона към летище Щръклево“
Южен централен	Общински план за развитие на Община Русе за периода 2014-2020 г.	„Научен високотехнологичен парк – Русе“
	Общински план за развитие на община Свиленград за периода 2014-2020 г.	„Завършена индустриално-логистична зона Свиленград“
Югозападен	Общински план за развитие на Община Божурище 2014-2020 г.	„Обособяване и развитие на индустриално-икономически зони“
Югоизточен	Общински план за развитие на Община Бургас за периода 2014-2020 г.	„Проект: Изграждане на техническата инфраструктура на Индустриален и логистичен парк -Бургас и Високотехнологичен парк Българово.“
Североизточен	Регионален план за развитие на Североизточен район от ниво 2 за периода 2014-2020 г.	„Изграждане на инфраструктура в индустриални зони и бизнес паркове и поддържане на активна и привлекателна бизнес среда“
		„Изграждане на нова и подобряване на съществуващата инфраструктура в индустриалните зони на градовете“
	Областна стратегия за развитие на Област Варна 2014-2020 г.	„Изграждане на нови и реконструкция на съществуващи индустриални зони“
		„Създаване на индустриална зона Варна-Запад на територията на общини Суворово, Ветрино и Вълчи дол, с подкрепата на "Национална Компания Индустриални Зони" ЕАД на площ 399 дка.“

4.8 КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

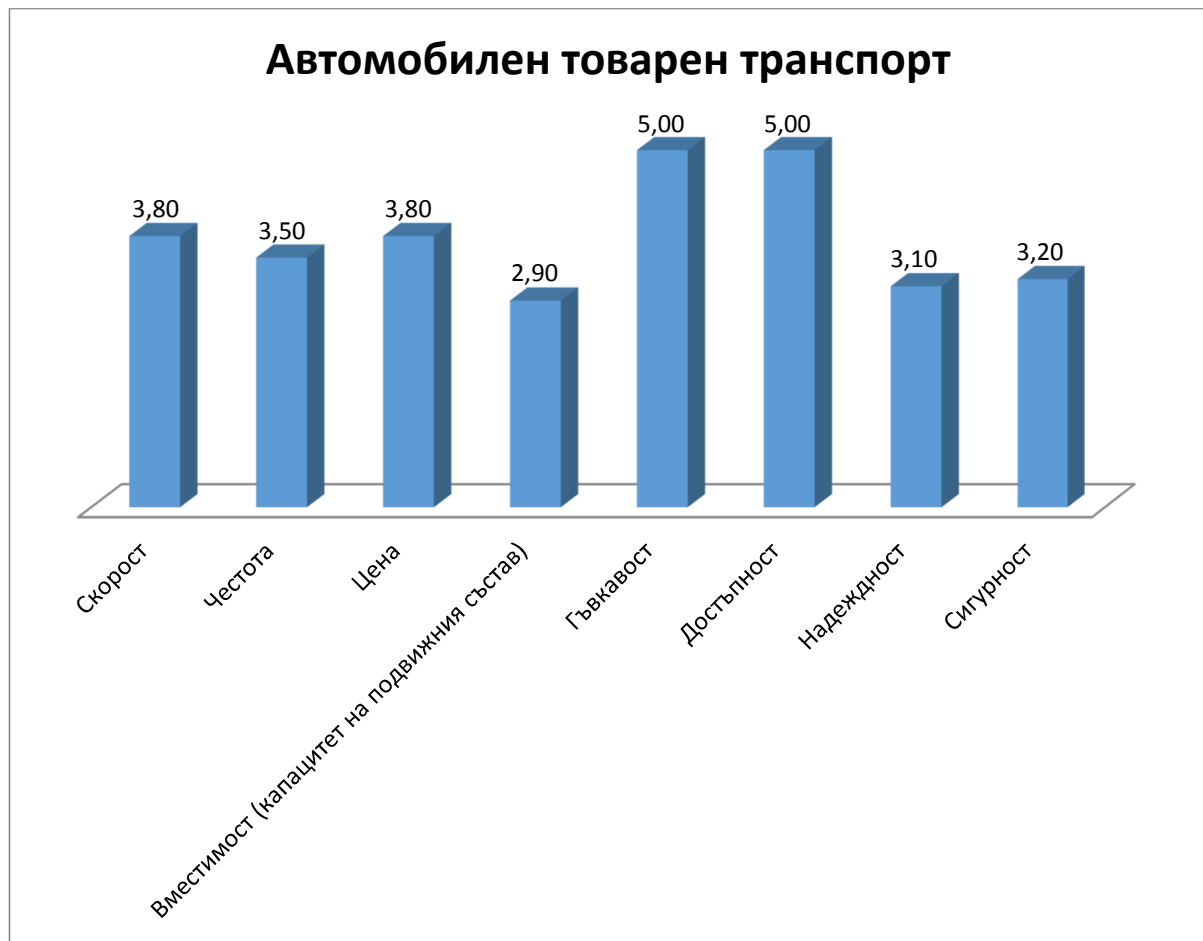
4.8.1 ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

Качеството на предлаганата транспортна услуга от автомобилния товарен транспорт е оценено на база събрана информация от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар. За тази цел са интервюирани представители на следните целеви групи:

- Браншови организации;
- Товародатели;
- Превозвачи и спедитори (включени са превозвачи по видове транспорт);
- Пристанища оператори и интермодални терминали;
- Летища и наземни оператори.

За тези целеви групи са разработени съответните въпросници за провеждане на интервютата в които са включени и въпроси относно качеството на услугата.

Стойностите на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за товарния автомобилен транспорт за 2015 година са показани на фигура 4-157.



Фигура 4-157 Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за автомобилен товарен транспорт

Източник: Данни от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар

• При автомобилния товарен транспорт, най-високи стойности имат показателите гъвкавост и достъпност, а най-ниски са показателите вместимост и надеждност; Получените стойности за функцията на полезност за 2015 година по видове товарен транспорт на база проведените анкетни проучвания са показани на фиг. 4-158.

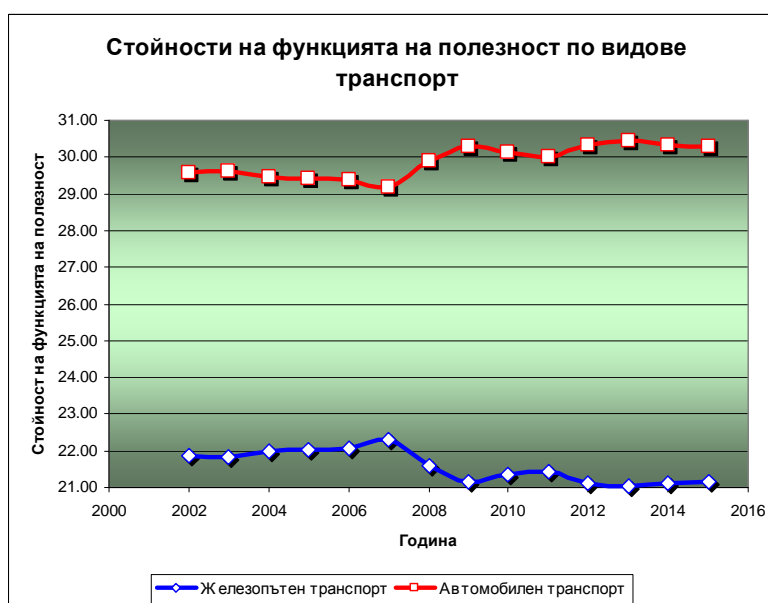


Фигура 4-158 Стойности за функцията на полезност по видове транспорт на база проведените анкетни проучвания за 2015 г.

Източник: Данни от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар

- Най-голяма е стойността на функцията на полезност за товарния автомобилния товарен транспорт (30,30);
- Стойността на функцията на полезност за товарния въздушен транспорт е 25,00;
- Стойността на функцията на полезност за морския/презокеанския транспорт е 24,00;
- Стойността на функцията на полезност за товарния железопътен транспорт е 21,17;
- Стойността на функцията на полезност за вътрешно водния транспорт е 14,80;

На фиг. 4-159 са представени стойностите на функцията на полезност за товарния автомобилен и железопътен транспорт за период от 2002 до 2015 година. Стойностите на функцията на полезност са значително по-големи от тези за железопътния транспорт.



Фигура 4-159 Стойности на функциите на полезност по видове транспорт

4.8.2 ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ

Относно показателите влизащи във функцията на полезност за автомобилния пътнически транспорт може да се направят следните изводи²³:

- 72,60 % от интервюираните смятат, че автомобилният транспорт е най-удобен;
- 61,50 % от интервюираните смятат, че автомобилният транспорт е най-сигурен;
- 78,50 % от интервюираните смятат, че автомобилният транспорт е най-бърз;
- 13,10 % от интервюираните смятат, че автобусният транспорт е най-удобен;
- 13,10 % от интервюираните смятат, че автобусният транспорт е най-сигурен;
- 13,90 % от интервюираните смятат, че автобусният транспорт е най-бърз;

Най-големи са стойностите на показателите влизащи във функцията на полезност за автомобилния пътнически транспорт. С по-ниски стойности са показателите за автобусния и железопътния транспорт.

Стойностите на функцията на полезност за пътническия автомобилен транспорт (автомобили/автобуси) за периода 2010-2015 година са представени в табл. 4-55. И при двата вида сухоземен транспорт – железопътен и автобусен, пазарните дялове намаляват за сметка на използването на леки автомобили. За повечето хора функцията на полезност има най-високи стойности, при използване на леки автомобили въпреки по-високата цена на придвижването.

Таблица 4-55 Стойности на функцията на полезност

Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Автомобилен	29	29,04	29,06	29,07	29,08	29,09
Автобусен	22,04	21,74	21,44	21,18	20,97	20,79
Железопътен	19,29	18,98	18,82	18,68	18,53	18,39

Най-голяма е стойността на функцията за полезност на автомобилния пътнически транспорт, следвана от автобусния и железопътния транспорт. В резултат на направения анализ може да се каже, че качеството на предоставяните пътнически автобусни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност. Стойността на функцията на полезност за пътниците ползващи леки автомобили се увеличава. За 2014 година стойността на функцията е 29,08, което по скалата за оценка означава, че предоставяните услуги са с „Отлично“ качество. Стойността на функцията на полезност за пътниците ползващи автобуси за 2014 година е 20,97 и съответства на „Много добро качество“.

• Мотивация и предпочитания на потребителите

По-голяма част от пътниците изказват предпочитания за придвижване в извън градска среда с автомобилния транспорт (леки коли). На следващо място по предпочитание за пътуване е железопътния транспорт и накрая автобусния транспорт.

Най-предпочитаното транспортно средство е автомобил, следват автобус и влак.

- По-голяма част от пътниците предпочитат автомобилния транспорт, като начин за придвижване в извън градска среда – 56,70 % от мъжете и 35,00 % от жените;
- 18,20 % от мъжете и 28,20 % от жените, предпочитат да пътуват с автобус;
- 25,10 % от мъжете и 36,80 % от жените имат предпочитания да пътуват с влак.

²³ Данните са от национално проучване за определяне на цената на времето. Източник: http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

4.9 СИЛНИ И СЛАБИ СТРАНИ, ВЪЗМОЖНОСТИ И ЗАПЛАХИ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

За наличната транспортна мрежа е направен стратегически анализ по следната методология:

- изготвяне на базовата за анализа SWOT матрица;
- определяне на базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT анализа;
- графично представяне на силните и слабите страни, възможностите и заплахите;
- построяване на матрица - "Стратегическа карта", включваща основни параметри с най-силно влияние от базовата матрица за SWOT анализа и определяне на подходящите стратегии.

SWOT анализът обобщава анализ на силните и слабите страни, благоприятни възможности и заплахи за наличната транспортна мрежа. Силните и слабите страни се характеризират като вътрешна за изследваните обекти среда, които пряко зависят от решенията, взимани в самите обекти (транспортни предприятия), а възможностите и заплахите са обусловени от външната среда и в повечето случаи транспортните предприятия не могат пряко да влияят върху тях. В първия етап от стратегическия анализ, са изведени силните, слабите страни, възможностите и заплахите за наличната транспортна мрежа (таблица 4-56).

Таблица 4-56 Силни и слаби страни, възможности и заплахи за транспортния сектор

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> • Благоприятно географско местоположение на страната; • Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура; • Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура; • Висока степен на либерализация на транспортния пазар; • Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС; • Свободен капацитет на обща пропускателна способност за инфраструктурите по видове транспорт, както и за работещите терминали; 	<ul style="list-style-type: none"> • Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства по видове транспорт. Най-силно изразено в автомобилния и железопътния транспорт; • Липсва нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт; • Липсват стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт; • Липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт; • Пазарът на комбиниран транспорт в България не е развит; • Недостиг на модерни логистични и информационни системи; • Неравномерност на пътническия и товарен трафик, недостатъчно използване капацитета на съществуващата инфраструктура; • Липса на гъвкавост при контрола на летищните такси; • Липса на обходни пътища на населените места водещи до големи външни разходи; • Неефективно управление на част от предприятията в транспортния сектор, които са държавна собственост; • Ниско ниво на безопасност и сигурност за сухопътния транспорт (автомобилен, железопътен);

ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> • Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите; • Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS); • Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт; • Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали; • Възможности за развитие на транзитните превози по направлението на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия; • Увеличаване дела на използване на устойчиви горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията и делът на биодизела и ограничаване използването на петролни продукти с цел намаляване на парниковите газове от автомобилния транспорт; • Подобряване ефективността на превозвачите чрез увеличаване на разстоянията за превоз и дистрибуция; • Увеличаване ползите за обществото (Намаляване на задръстванията, ПТП, емисии на парникови газове) чрез промяна на баланса и пазарните дялове в транспортната система в полза на железопътния транспорт; • Инвестиране в интелигентни транспортни системи и намаляване на разходите за ресурси (парични, енергийни, човешки); • Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища); • Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“; • Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт; • Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот; • Пускане в експлоатация на интермодалните терминали, които са в проект; • Подобряване на научното и професионално обучение, повишаване ролята на изследователските институти, с цел създаване на по-добра среда за ефективното развитие и осъществяване на транспортните схеми; • Съживяване на икономиката и увеличаване производството; • Намаляване на зависимостта от петрол и петролни продукти на икономическите субекти, действащи в транспортната система; • Оптимизиране на логистичните вериги чрез инвестиране в технологично проектиране; • Увеличаване на транзитния трафик; 	<ul style="list-style-type: none"> • Намаляващ трафик; • Лоша координация на отделните видове транспорт; • Забавяне внедряването на системите за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS); • Забавяне на инфраструктурните проектите свързани с осигуряване на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали; • Забавяне или спиране на започнатите инфраструктурни проекти поради липса на финансови средства; • Липса на финансови средства за развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища); • Липса на оценка на приоритетните инфраструктурни проекти в транспортния сектор; • Не привличане на транзитен трафик; • Влошаване възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот. • Влошаване качеството на транспортната инфраструктура (пътна, железопътна, летища, пристанища); • Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги; • Задълбочаване на проблема с недостиг на квалифициран и опитен експлоатационен персонал; • Повишаване цените на горивата;

Вторият етап обхваща определяне на базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата. Експертната оценка включва две компоненти -количествена и рангова оценки. Количествената оценка е по скала от 1 до 4, а ранговата оценка от 1 до 5.

Въз основа на определените базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата, е определена силата на влияние на факторите.

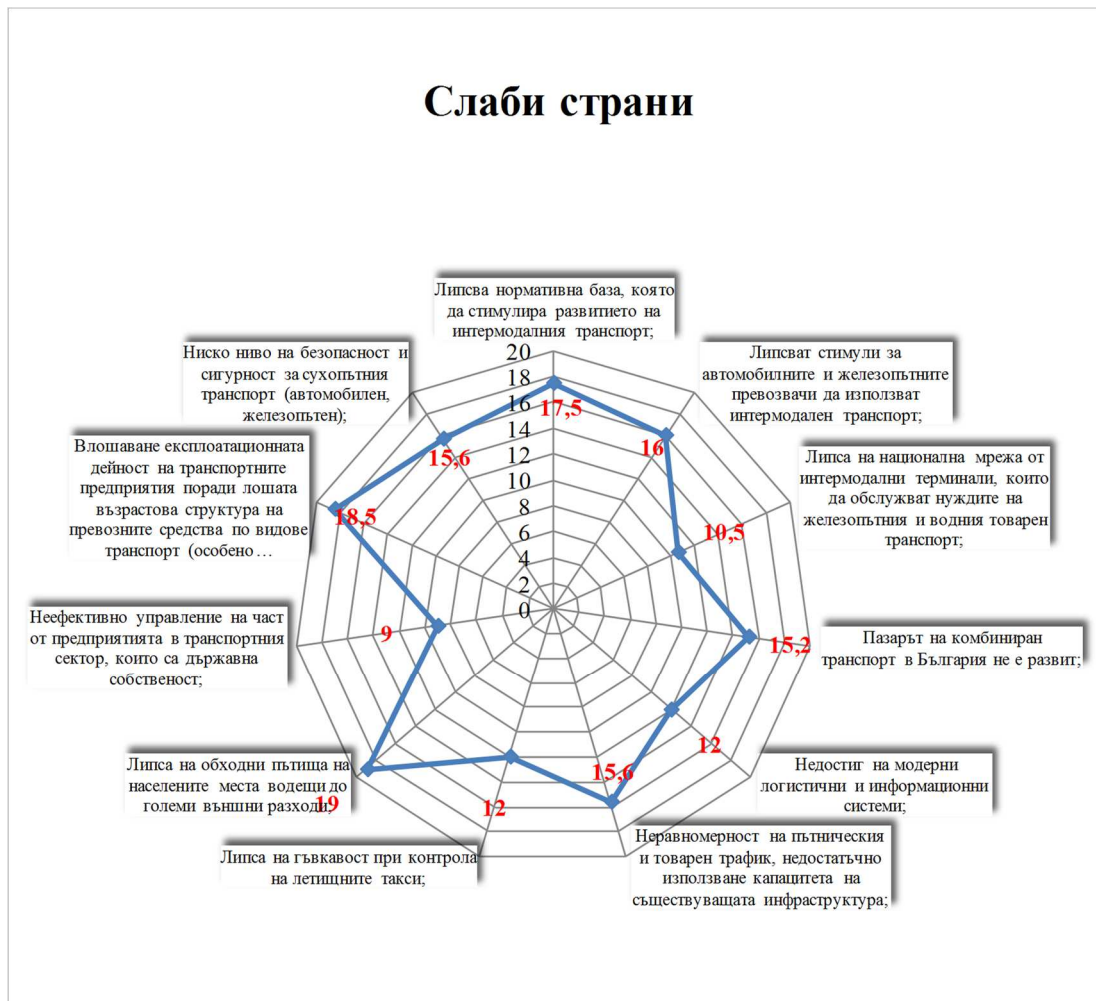
С най-голямо влияние от факторите включени към силните страни на наличната транспортна мрежа са:

- Благоприятно географско местоположение на страната;
- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура;
- Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;



Фигура 4-160 Графично представяне на силните страни.

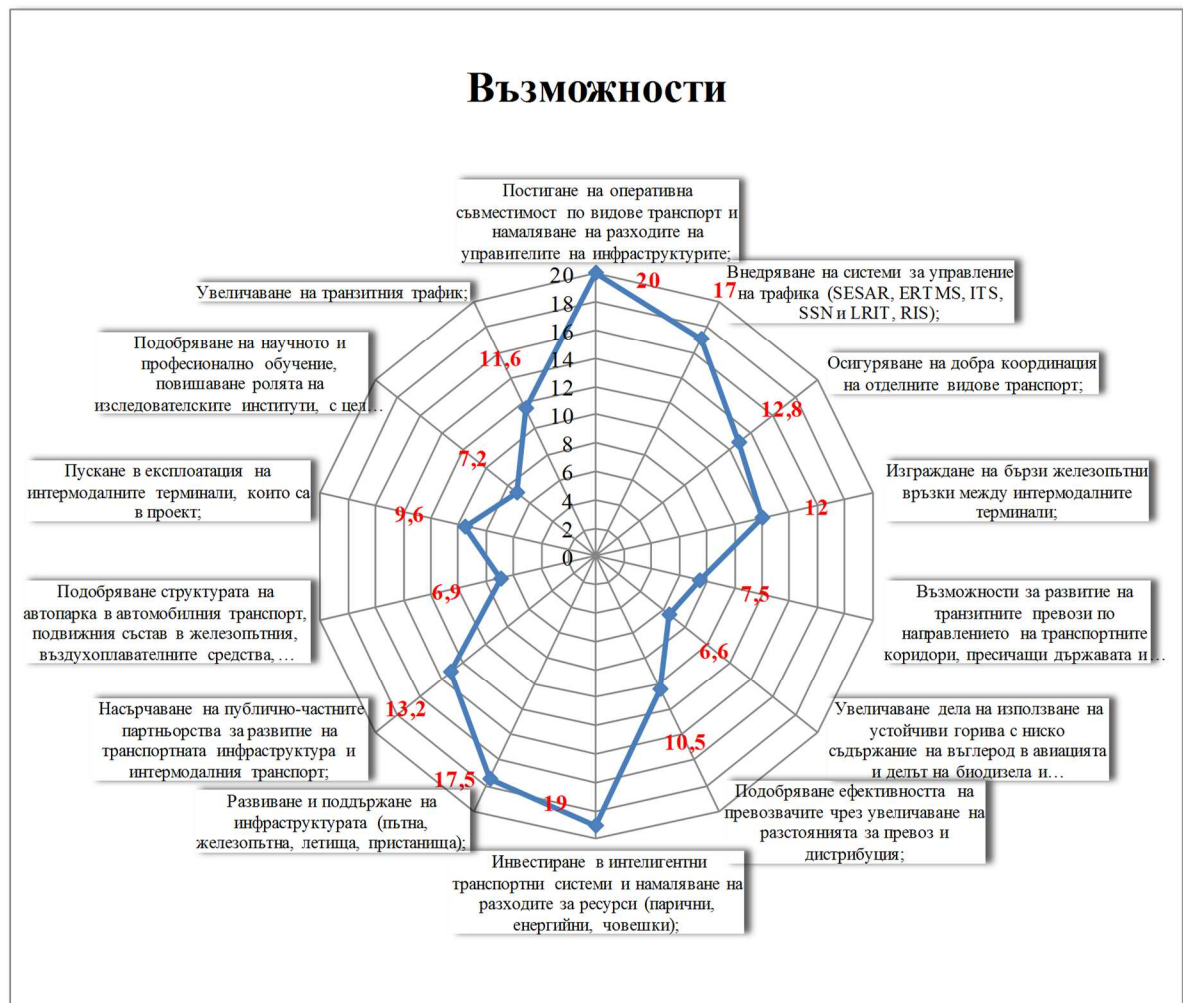
Слаби страни



Фигура 4-161 Графично представяне на слабите страни.

С най-голямо влияние от факторите включени към слабите страни на наличната транспортна мрежа са:

- Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства по видове транспорт (особено железопътен и автомобилен);
- Липсва нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт;
- Липса на обходни пътища на населените места водещи до големи външни разходи;



Фигура 4-162 Графично представяне на възможностите.²⁴

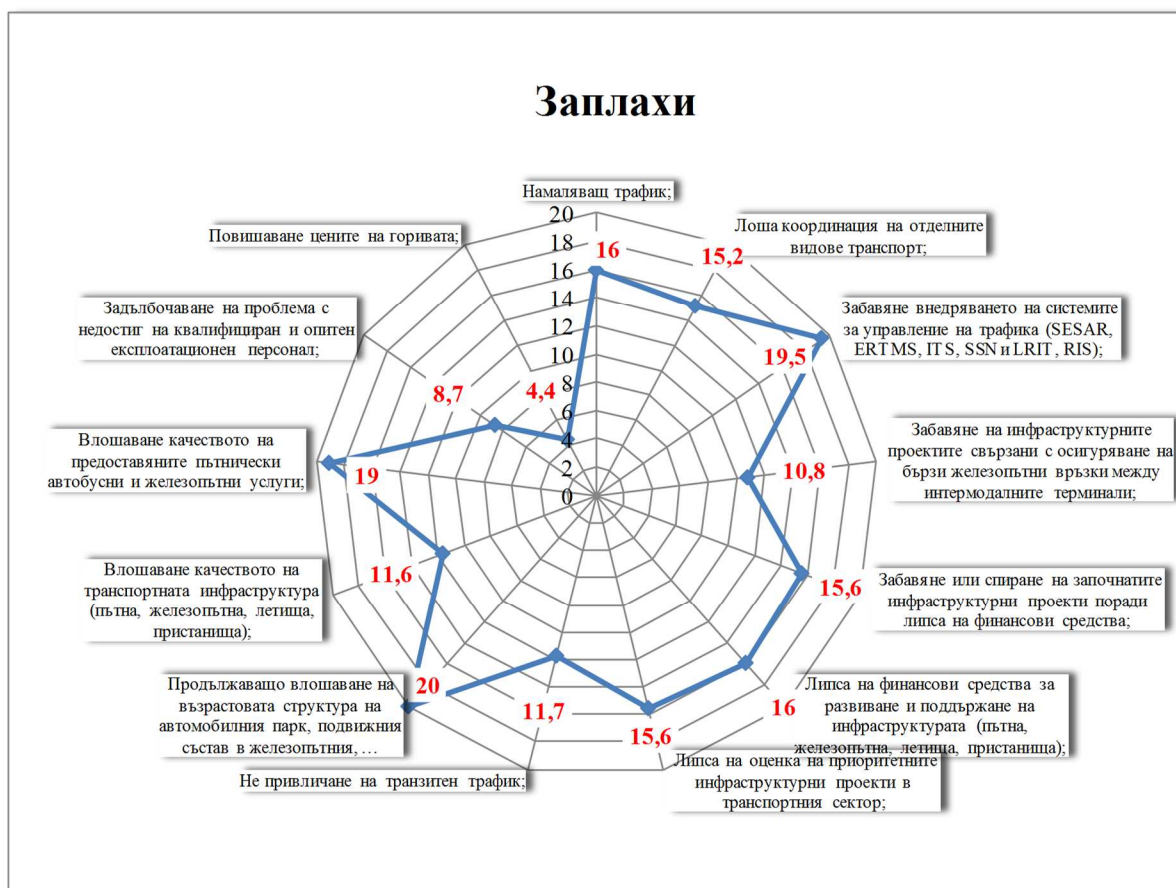
С най-голямо влияние от факторите включени към възможностите на наличната транспортна мрежа са:

- Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите;
- Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);
- Инвестиране в интелигентни транспортни системи и намаляване на разходите за ресурси (парични, енергийни, човешки);
- Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);

С най-голямо влияние от факторите включени към заплахите на наличната транспортна мрежа са:

- Продължаващо влошаване на възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;
- Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги;
- Забавяне внедряването на системите за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);

²⁴ Факторите с по-ниска оценка са изключени от графиката



Фигура 4-163 Графично представяне на заплахите.

Последният етап включва построяване на матрица - "Стратегическа карта", включваща основни параметри с най-силно влияние от базовата матрица за SWOT анализа и определяне на подходящите стратегии за развитие на наличната транспортна система.

"Стратегическа карта", представлява съчетание на възможни варианти за конкретни действия при неутрализиране на слабите страни и заплахите.

На база резултатите от анализите за различните видове транспорт и обобщения SWOT-анализ на наличната транспортна система, са предложени възможни варианти за конкретни действия при неутрализиране на слабите страни и заплахите. Вариантите в стратегическата рамка, включват предложените стратегически приоритети и задачи от основните стратегически цели.

		Силни страни				Слаби страни			
		Бал	Благоприятно географско местоположение на страната;	Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура;	Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;	Бал	Липса на обходни пътища на населените места водещи до големи външни разходи;	Липсват стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт;	Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства по видове транспорт (особено железопътен и автомобилен);
Заплахи	Бал		20	17	15		19	16	18,5
	Продължаващо влошаване на възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;	20		Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта		20	Намаляване на вредните емисии от транспорта	Развитие на интермодален транспорт	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта
	Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги;	19	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа	19	Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност
	Забавяне внедряването на системите за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);	19,5			Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура	19,5		Подобряване и развитие на трансграничните връзки	
Възможности	Бал		20	17	15		19	16	18,5
	Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите;	20	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа		20		Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност.
	Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);	17,5	Създаване на оптимални връзки между шосейния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).	Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	17,5	Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората		Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
	Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);	17	Създаване на оперативна съвместимост	Подобряване на управлението на транспортната система	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори	17			Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система

Фигура 4-164 Стратегическа карта

V. ПРОГНОЗИ ЗА ТЪРСЕНЕТО НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Основният подход, използван за прогнозиране на бъдещото търсене на транспортни услуги се основава на:

- трафик моделите за базовата (2014 г.) и бъдещи години;
- прогнозите за развитие на основните социално-икономически и търговски фактори, влияещи върху транспорта;

Това означава, че в използвания подход се прилагат моделите на нарастване. Методологията се състои от следните стъпки:

- Моделиране на железопътната мрежа към базовата година - 2014 г.
- Моделиране на трафика за България и присвояването му към транспортните мрежи.
- Прогнозиране на социално-икономическите фактори (направено в глава II), влияещи върху търсенето на транспортни услуги и определяне на коефициентите на нарастване за пътническите и товарните превози.
- Прогнозиране на търсенето на транспортни услуги.
- Моделиране на мрежите за бъдещи времеви хоризонти.
- Присвояване на прогнозираното търсене към модела на бъдещите мрежи.

Моделите са разработени на базата на софтуерен пакет PTV VISUM, съдържащ подробна система за транспортно планиране, моделиране на транспортното търсене и управление на мрежови бази данни, които могат да се използват за планиране на местно, регионално и национално ниво.

5.1 ОЦЕНКА НА АКТУАЛНОТО ТЪРСЕНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Оценката на актуалното търсене на пътнически и товарни транспортни услуги е базирано на статистически данни. За определяне на факторите на нарастване на превозените пътници и товари и извършената работа от пътническия и товарния транспорт са идентифицирани тенденциите, трендовете и факторите, от които зависят те.

- **оценка на актуалното търсене на пътнически транспортни услуги**

Актуалното транспортно търсене е оценено на базата на работата реализирана от пътническия транспорт измерена в пътник километри, обема на превозените пътници и средните превозни разстояния в километри. Анализирани са сухоземния транспорт, който се състои от автомобилен и обществен транспорт, а обществения транспорт от своя страна се състои от автобусен и железопътен транспорт. Получени са също така и дяловете на различните видове транспорт определени по горната класификация.

При сухоземния и автомобилния транспорт има ръст, а при автобусния и железопътния (обществения транспорт) има спад.

Основната тенденция при превозените пътници е към намаляване за всичките видове на сухоземния пътнически транспорт.

- **оценка на актуалното търсене на товарни транспортни услуги**

Актуалното търсене на товарни транспортни услуги са анализирани поотделно за вътрешните превози и международните превози.

Превозените товари общо от сухоземния вътрешен транспорт спадат до 2010 г. и след това започват да нарастват, като стигат нивата на 2009 г. Тази тенденция е породена от финансовата и икономическа криза. Същата е тенденцията и при автомобилния товарен транспорт, а при железопътния транспорт общата тенденция е на спад.

Тенденциите при извършената работа от товарния транспорт е на умерено повишение общо при сухоземния транспорт, по-ускорено повишение при автомобилния и умерен спад при железопътния транспорт.

Има осезаем ръст при международния автомобилен и при общия международен сухоземен транспорт и на умерен ръст при международния железопътен транспорт. Трендовете показват потенциал за бъдещо нарастване с този сегмент на товарния транспорт.

Общо работата извършена от сухопътния международен транспорт е с тенденция на осезаем ръст (нараства през 2015 г. спрямо 2002 г. 4.65 пъти). Същото се отнася и за международния автомобилен транспорт (нараства през 2015 г. спрямо 2002 г. 5.17 пъти). При международния железопътен транспорт работата се колебае между 789 млн. тон км. и 1136 млн. тон км. Формално погледнато и тук можем да отчетем леко повишение от 1.44 пъти нарастване през 2015 г. спрямо 2002 г. Това потвърждава тенденцията към ускорен ръст в този сегмент на товарните превози.

5.2 ОЦЕНКА НА БЪДЕЩОТО ТЪРСЕНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

В съответствие с методологията за прогнозиране представена в предходната точка, ръстът на транспортното търсене е функция на прогнозата за социално-икономическото развитие на страната. При прогнозите на извършената работа са използвани:

- данни и прогнози за социално-икономическото развитие на страната – реален ръст на БВП, БВП на човек от населението и моторизация;
- трендове и тенденции на фактори, от които зависят прогнозите за превозените товари и извършената работа;
- стратегически документи;
- други проекти и проучвания.

5.2.1 ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА БЪДЕЩИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТНИ НУЖДИ, КОИТО БИХА ВЪЗНИКНАЛИ В БЪДЕЩА СИТУАЦИЯ НА „НЕ ПРАВИ НИЩО“

Основните фактори, от които зависи работата извършена от сухоземния пътнически транспорт са БВП на човек от населението и степента на моторизация на населението измерена чрез брой леки автомобили на 1000 души от населението. И двата фактора имат тенденция на ръст. Коефициента на линейна корелация на работата на сухоземния транспорт спрямо БВП на човек от населението е 0,986, а спрямо моторизацията е 0,694. Тези коефициенти са получени на базата на данни за периода 2002 – 2014 г.

За работата на сухоземния транспорт е получена следната прогнозна зависимост:

$$TotPax = 0,241206.GDP_{pc}^{1,2} - 8,461.Car_{own} + 42\,638,62, \text{ където:}$$

GDP_{pc} е БВП на човек от населението за съответната прогнозна година;

Car_{own} е моторизацията за съответната прогнозна година и

$TotPax$ е работата в млн. пътник километри реализирана от сухоземния транспорт за съответната прогнозна година.

Коефициента на линейна корелация на работата на автомобилния транспорт спрямо БВП на човек от населението е 0,985, а спрямо моторизацията е 0,726.

По същия начин, както работата на сухоземния пътнически транспорт, е прогнозирана и работата извършена от автомобилния транспорт. Структурата на прогнозната зависимост е същата, само коефициентите са различни. Тя има следния вид:

$$CarPax = 24,1277.GDP_{pc}^{0,759718} + 3,2235.Car_{own} + 17\,377,87, \text{ където } GDP_{pc} \text{ и } Car_{own}$$

имат същото значение, както в предходната зависимост, а $CarPax$ е работата извършена от автомобилния транспорт (превози с леки автомобили) в млн. пътник километри.

Прогнозата на извършената работа от железопътния транспорт е базирана на трендова зависимост. Тя е получена въз основа на данни за периода 1997 – 2014 г. Тренда е намаляващ. Прогнозната зависимост има следния вид:

$RailPax = 5971,48 \cdot t^{-0,455}$, където t е поредния номер на прогнозната година, като $t = 1$ за 1997 г., $RailPax$ е извършената работа от железопътния пътнически транспорт в млн. пътник километри за съответната прогнозна година.

Прогнозата за извършената работа от автобусния транспорт е получена като от прогнозата за сухоземния транспорт са извадени прогнозите на автомобилния и железопътния транспорт за всяка прогнозна година.

Прогнозната зависимост има вида:

$BusPax = TotPax - CarPax - RailPax$, където $BusPax$ е извършената работа от автобусния транспорт в млн. пътник километри за съответната прогнозна година.

Данните получени от прогнозирането обхващат периода от 2014 до 2050 г., т.е. прогнозата е дългосрочна.

Изчислени са и факторите на нарастване на извършената работа от сухоземния, автомобилния, автобусния и железопътния транспорт за всяка прогнозна година след 2014 г. по следния начин:

$$TotF_i = \frac{TotPax_i}{TotPax_{2014}}; CarF_i = \frac{CarPax_i}{CarPax_{2014}}; BusF_i = \frac{BusPax_i}{BusPax_{2014}}; RailF_i = \frac{RailPax_i}{RailPax_{2014}}.$$

В случая $TotF_i$, $CarF_i$, $BusF_i$, $RailF_i$ са съответните фактори на нарастване на извършената работа в годината i спрямо 2014 г., която с случая е базовата година.

Прогнозите за превозените пътници са направени на база трендови прогнози за средните превозни разстояния. От статистическите данни за периода 1997 – 2014 г. се вижда, че има трендове на нарастване на средните превозни разстояния на сухоземния и автомобилния транспорт. Това нещо е използвано за получаване на следните прогнозни зависимости за средните превозни разстояния за сухоземния транспорт:

$$TotKm = \frac{20,9896}{(0,225987 \cdot \exp(-0,1939t))} \text{ и за автомобилния транспорт:}$$

$$CarKm = \frac{17,29122}{(0,18711 \cdot \exp(-0,21029t))}.$$

В случая $TotKm$ и $CarKm$ са съответно средните превозни разстояния за сухоземния и за автомобилния транспорт, а t е поредната прогнозна година, като $t = 1$ за 1997 г.

Средното превозно разстояние за железопътния транспорт се колебае в тесни граници и няма изразен тренд за периода 1997 – 2014 г. Затова е прието да се използва средната стойност за периода.

Прогнозите за превозените пътници от сухоземния, автомобилния и железопътния транспорт са получени по следния начин:

$TotPass = \frac{TotPax \cdot 1000}{TotKm}$; $CarPass = \frac{CarPax \cdot 1000}{CarKm}$ и $RailPass = \frac{RailPax \cdot 1000}{RailKm}$ в хил. пътници.

Прогнозата за превозените пътници от автобусния транспорт ($BusPass$) за всяка прогнозна година се реализира по следния начин:

$BusPass = TotPass - CarPass - RailPass$, а средното превозно разстояние се определя като $BusKm = \frac{BusPass \cdot 1000}{BusPass}$.

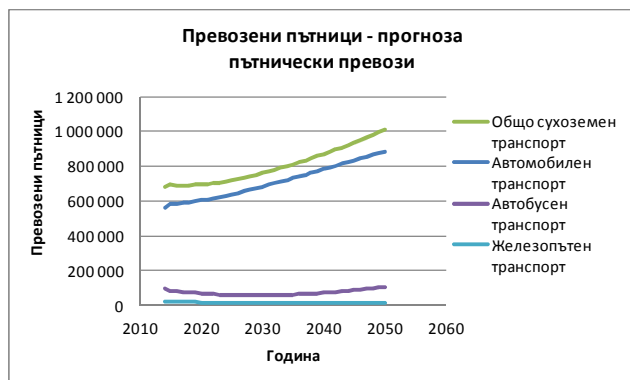
Данните за прогнозите за превозените пътници от сухоземния, автомобилния, автобусния и железопътния транспорт са представени на фиг. 5-1, а на фиг. 5-2 са показани факторите на нарастване на превозените пътници по видове транспорт за прогнозния период.

Тези фактори са изчислени за сухоземния, автомобилния, автобусния и железопътния транспорт за всяка прогнозна година след 2014 г. по следния начин:

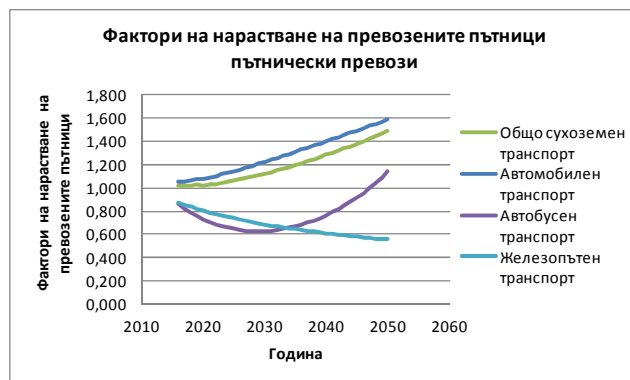
$$TotPassF_i = \frac{TotPass_i}{TotPass_{2014}} ; CarPassF_i = \frac{CarPass_i}{CarPass_{2014}} ; BusPassF_i = \frac{BusPass_i}{BusPass_{2014}} ;$$

$$RailPassF_i = \frac{RailPass_i}{RailPass_{2014}} .$$

В случая $TotPassF_i$, $CarPassF_i$, $BusPassF_i$, $RailPassF_i$ са съответните фактори на нарастване на превозените пътници в годината i спрямо 2014 г., която с случая е базовата година.



Фигура 5-1 Прогноза на превозените пътници По видове транспорт



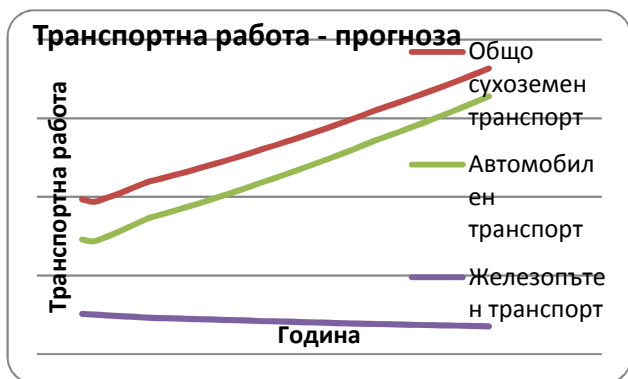
Фигура 5-2 Фактори на нарастване на Превозените пътници по видове транспорт

5.2.2 ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА БЪДЕЩИТЕ ТОВАРНИ ТРАНСПОРТНИ НУЖДИ, КОИТО БИХА ВЪЗНИКНАЛИ В БЪДЕЩА СИТУАЦИЯ НА „НЕ ПРАВИ НИЩО“

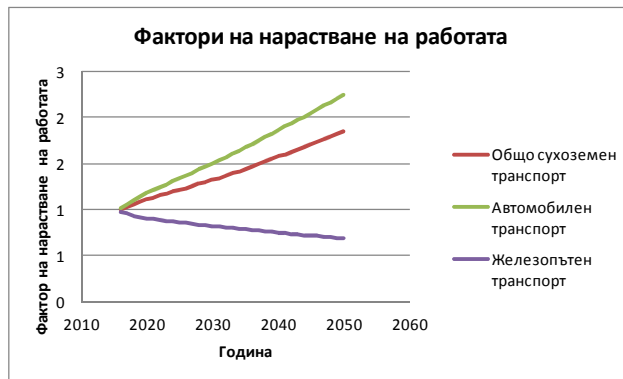
Бъдещите транспортни нужди са анализирани поотделно за сегмента вътрешни превози и за сегмента международни превози.

Извършената работа от автомобилния и железопътния товарен транспорт – вътрешни превози зависи от реалния ръст на БВП. Прогнозите са направени на базата на получените коефициенти на еластичност на транспортната работа определени спрямо реалния ръст на БВП. Извършената работа от автомобилния транспорт има умерено растящ тренд и коефициента на еластичност е 1,571. Железопътния транспорт има умерено намаляващ тренд. Коефициента на еластичност на работата извършена от железопътния транспорт спрямо реалния ръст на БВП е – 0,657. Общата прогноза за извършената работа от сухоземния транспорт се получава като сума от двете прогнози, тази за автомобилния и тази за железопътния транспорт.

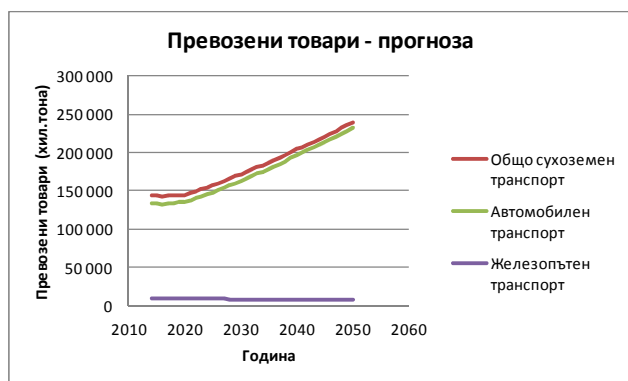
Факторите на годишно нарастване на извършената работа от отделните видове транспорт са определени спрямо базовата 2014 г. Пазарните дялове са изчислени на база получените прогнози. Прогнозите за извършената работа и факторите на годишно нарастване на работата за вътрешния товарен сухоземен транспорт са представени на фиг.5-3 и фиг. 5-4.



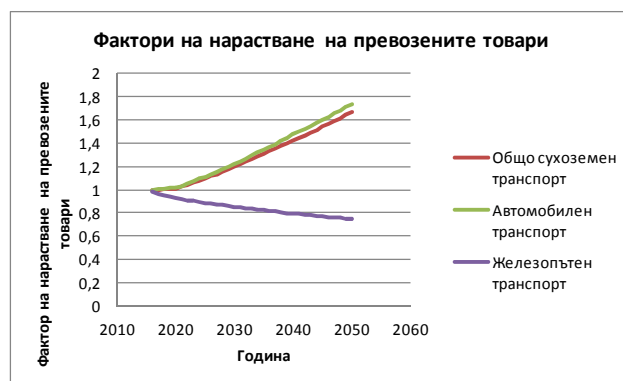
Фигура 5-3 Прогноза на транспортната работа за вътрешния товарен сухоземен транспорт



Фигура 5-4 Фактори на нарастване на транспортната работа по видове транспорт



Фигура 5-5 Прогноза за превозените товари за вътрешния товарен сухоземен транспорт

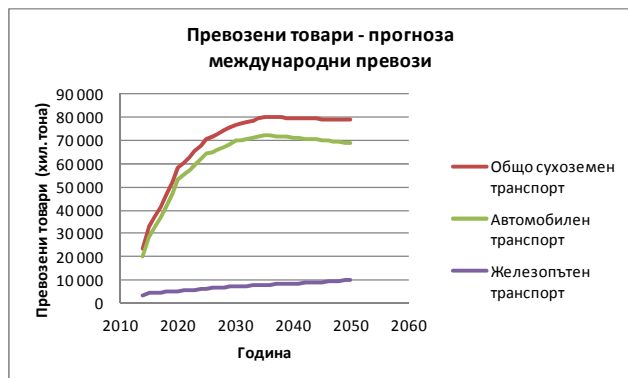


Фигура 5-6 Фактори на нарастване на превозените товари по видове транспорт

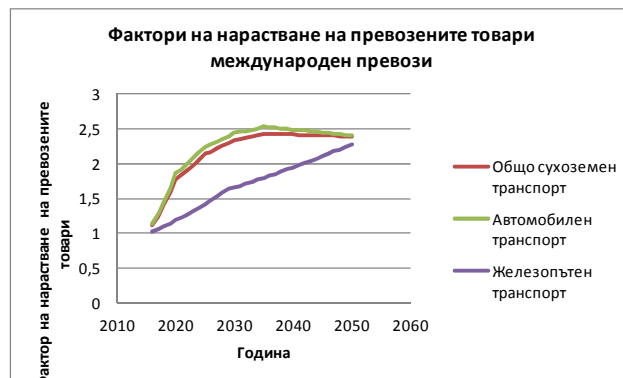
Като са отчетени трендовете за нарастване на средното превозно разстояние на автомобилния транспорт и умереното минимално намаляване на средното превозно разстояние на железопътния транспорт са получени прогнозите за превозените товари годишно от автомобилния, железопътния и сухоземния вътрешен товарен транспорт и съответните пазарни дялове. Прогнозите са представени на фиг.5-7, а получените фактори на нарастване на превозените товари по видове и общо за сухоземния транспорт на фиг.5-8.

Определени са факторите за нарастване на превозените товари по вид на товара. Включени са 20 вида товари (NST 20).

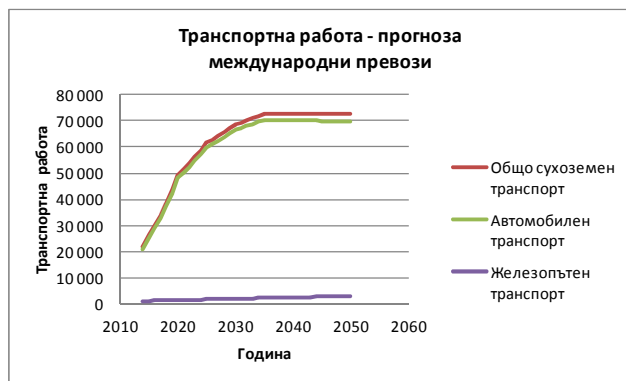
Стойностите на факторите на нарастване на превозените товари са получени, като са отчетени: процентното разпределение на превозените товари от автомобилния транспорт по видове; процентното разпределение на превозените товари от железопътния транспорт по видове и пазарните дялове на автомобилния и железопътния транспорт по видове товари.



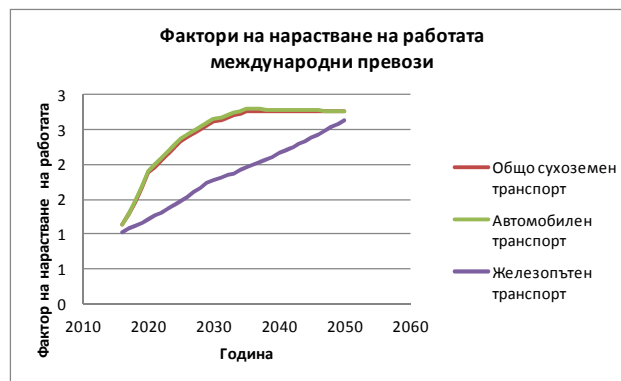
Фигура 5-7 Прогноза на транспортната работа за международния товарен сухоземен транспорт



Фигура 5-8 Фактори на нарастване на транспортната работа по видове транспорт



Фигура 5-9 Прогноза на транспортната работа за международния товарен сухоземнен транспорт



Фигура 5-10 Фактори на нарастване на транспортната работа по видове транспорт

Извършената работа от сухоземния товарен транспорт – международни превози има тренд на интензивно нарастване, средно по 13,43% на година за периода 2002 – 2015 г. Направено е допускане, че до 2020 г. този ръст ще се запази, а след 2020 г. ще започне да намалява, като ще бъде 4,48% до 2025 г., 2,24% до 2030 г. и 1,12% до края на прогнозния период. Това е така, защото в момента реално се реализира и усвоява съществуващия потенциал за превоза в международно съобщение, а след 2020 г. ще се получи насищане.

По същия начин това важи и за железопътния транспорт, но в по-малки мащаби. Трендът също е за нарастване на работата извършена при международните превози, като за периода 2002 – 2015 г. тя нараства средно с по 4,05% на година. Прието е, че този темп на нарастване ще се запази до 2030 г., а след това, до края на прогнозния период ще бъде 2,02%.

Извършените на тази база прогнози на превозените товари (хил. тона) и извършена работа (млн. тон километра) са представени на фиг.5-9 и на фиг.5-11 за сухоземния, автомобилния и железопътния транспорт.

Факторите на годишно нарастване на извършената работа и превозените товари в международно съобщение от отделните видове транспорт са определени спрямо базовата 2014 г.

5.3 ПРОГНОЗИ ЗА ТОВАРООБОРОТА В ПРИСТАНИЩАТА И ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ

Прогнозите на товарооборота и на превозените пътници с морски (морски круизи) и речен транспорт (речни круизи) са направени при основното допускане, че „не се прави нищо“ в сферата на транспорта. Основно влияние върху прогнозите оказват основните икономически и демографски показатели, като население, моторизация, БВП, реален ръст на БВП, БВП на човек от населението и др. специфични параметри като добив на един хектар от пшеница, слънчоглед, залежи на медна руда и др.

На базата, на допускането че „не се прави нищо“ в транспортния сектор са определени и условията, които предлагат сухоземната инфраструктура и сухоземните превозвачи (автомобилни и железопътни). Тези условия са оценени чрез генерализираните разходи от морските и речните пристанища до всяка област или регион, като по този начин са определени зоните им на влияние и пазарните им дялове за всеки от прогнозираните товари.

- Прогнозиране на обработката на контейнери и пакетираните товари, които могат да се превозват в контейнери

Методология

Прогнозата за товарооборота на контейнери и на пакетираните товари, които могат да се превозват с контейнери е направена, като е взето предвид следното: не се очаква развитие на

транзитните товари от български пристанища към съседните на България страни; българските пристанища не са логистично ефективен вариант за товари, идващи извън района на Черно море; товарооборотът на контейнери с начална точка Черно море е ограничен и от Украйна, Русия и Турция европейският континент може да се достигне и по суша (сухоземен транспорт), което е по-ефективно от това да се включи кратък маршрут на морски транспорт по Черно море от тези страни.

Методологията се състои в следното:

- Определяне на съотношението Население/TEU.
- Това съотношение представлява броят на жителите на даден регион, които консумират и произвеждат съдържанието на един контейнер, съответстващ на 20-футов контейнерен еквивалент (TEU). От своя страна това съотношение зависи статистически от БВП на глава от населението в дадена страна или регион. С нарастване на съотношението БВП на глава от населението, всяко лице „произвежда“ повече търговия, което означава по-ниско съотношение Население/TEU.
- Определянето на съотношението население/TEU е свързано с прогнозата за средния ръст на БВП на глава от населението представена в икономическия анализ.
- За да се получи прогнозата за количеството обработени контейнери прогнозата за населението се дели на съотношението Населението/TEU. При нарастване с времето на БВП на глава от населението това съотношение намалява, а от своя страна това води до увеличаване на броя на прогнозираните контейнери.
- Въз основа на постигната степен на контейнеризация и на транспортираните тонове на контейнер се определя развитието на пакетираните товари, които могат да се транспортират в контейнери.
- Допуска се, че 47 % от количествата генерални товари се определят като износ, а 53 % – като внос²⁵.

Общият контейнерен трафик за България е прогнозиран като е приложена следната методика:

1. Определяне на зоните, за които ще бъде реализирана прогнозата. Зоните съвпадат с областите на Република България.

2. Обособяване на по-малко на брой агрегирани региони.

Агрегираните региони са районите на планиране, които се използват от Националния статистически институт.

3. Определяне и прогнозиране на БВП на човек от населението за всяка зона в лева, евро и долари. Това е направено в глава II на настоящите анализи.

4. Прогнозиране на генерираните контейнери (контейнерооборот) по области.

Предложен е подход за определяне на контейнерооборота²⁶, който се основава на определяне на броя хора на един контейнер в зависимост от БВП на човек от населението в долари. Изведената зависимост е използвана при прогнозиране на контейнерооборота за България. Тя е следната:

$$y = 1590 \cdot x^{-0.5068}$$
, където y е броят хора отнесени на един контейнер, а x е БВП на човек от населението в долари.

Въз основа на прогнозите Население/TEU и прогнозите за населението (представена в раздел II) се прогнозира контейнерооборота по области, като населението се разделя на хората отнесени на един контейнер.

5. Прогнозиране на генерираните контейнери (контейнерооборот) по райони на планиране.

Получените прогнози за контейнерооборота по области се агрегират по райони на планиране и са представени в долната таблица 5-1.

²⁵ Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г., МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014.

²⁶ Hiroshi Ueda, Koichi Miyake, Hiromi Kado, Hiromichi Nagano, An Analysis of Marine Container Transportation in the Asian Region, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 617 - 630, 2005.

Таблица 5-1. Прогнози на контейнерооборота по области на планиране и по времеви сечения

ТЕУ, прогноза по райони на планиране	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
БЪЛГАРИЯ	462 300	498 992	531 078	558 759	592 909	602 071	610 715
Югозападен район за планиране (ЮЗРП)	173 555	193 079	211 989	229 645	253 358	260 093	266 657
Южен централен район за планиране (ЮЦРП)	80 058	85 199	89 287	92 492	95 897	96 682	97 357
Югоизточен район за планиране (ЮИРП)	63 016	68 475	73 204	77 244	82 106	83 395	84 608
Североизточен район за планиране (СИРП)	56 680	61 053	64 635	67 545	70 839	71 648	72 381
Северен централен район за планиране (СЦРП)	45 883	47 722	48 777	49 276	49 404	49 364	49 275
Северозападен район за планиране (СЗРП)	43 108	43 464	43 186	42 557	41 304	40 889	40 437

Прогнозите за пакетираните товари, които могат да се превозват с контейнери са направени при следните приемания: нивото на контейнеризация от 48% през 2013 г. става 60% през 2030 г. и се запазва на това ниво до края на прогнозния период; делът от пакетираните товари, които могат да се превозват с контейнери, които се обработват през морските пристанища са 33,5%.

Прогнозите на пакетираните товари, които могат да се превозват в контейнери са представени в табл.5-2.

Таблица 5-2. Прогнози за пакетираните товари, които могат да се превозват с контейнери.

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2009	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	422 887	453 587	497 884	496 163	532 276	548 819	551 342	553 865
Варна	308 825	365 038	398 201	393 822	419 077	429 778	431 142	432 506
Русе	28 638	18 018	18 731	17 403	17 236	18 197	18 484	18 772
Лом/Видин	21 238	16 435	19 254	20 652	23 818	24 051	23 921	23 790
Общо	781 588	853 078	934 069	928 040	992 407	1 020 845	1 024 889	1 028 934

• насипни зърнени товари

Методологията, използвана за прогнозиране товарооборота на насипните зърнени товари, обработени в българските пристанища е следната:

- Количествата насипни зърнени товари, обработени в българските пристанища, включват единствено износ на българска продукция.
- Нараства търсенето в световен мащаб на зърнени храни и маслодайни семена. Това са и основните продукти, които България изнася. Ръстът на износа зависи основно от количествата, които България успява да произведе, и от местното потребление на тези продукти.
- Ръстът на общия износ се определя въз основа на ръста на добив на земеделски продукти, от които се изважда ръстът на вътрешното потребление.

Според статистическите данни на Организацията за прехрана и земеделие, износът на България на насипни земеделски продукти включва основно зърнени култури (пшеница, ечемик, царевица) и маслодайни семена (слънчогледово семе и рапично семе). Износът на други насипни земеделски продукти е незначителен, поради което прогнозата за товарооборота е изготвена само на зърнените култури и маслодайните семена.

Повечето продукти, които се внасят, са такива, които обикновено се транспортират като пакетираните товари или в контейнери (ориз, млечни продукти, плодове и др.).

Допуска се, че общото земеползване за вид култура днес ще се запази непроменено в бъдеще. Земеползването е получено, като отчетените статистически данни за производството на Организацията по прехрана и земеделие са разделени на стойностите на добива от единица хектар, посочени в същия източник.

Вътрешното търсене на насипни зърнени храни и маслодайни семена е задоволено напълно от местното производство. Това включва, както потреблението за храна на населението, така и за други цели като производство на фураж за животни и производство на биогорива.

Таблица 5-3 Прогноза за товарооборота на насипни зърнени товари по пристанища

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014.

	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	674 628	1 311 510	1 860 288	2 232 648	2 479 003	2 483 909	2 496 992
Варна	3 279 114	4 884 630	5 184 371	5 660 605	6 285 207	6 297 646	6 330 817
Русе	267 616	453 965	516 133	578 306	642 116	643 387	646 776
Лом/Видин	194 291	360 338	409 684	459 034	509 685	510 693	513 383
Общо	4 415 648	7 010 443	7 970 476	8 930 593	9 916 011	9 935 636	9 987 970

В табл. 5-3 е представена прогнозата за товарооборота. От данните могат да се направят изводите, че:

- товарооборотът нараства значително до 2030 г. Това се дължи на извършените инвестиции и ползите от консолидацията на земеделските земи;
- за пристанище Лом/Видин, и за пристанище Русе е възможно насипните зърнени товари да се превърнат във важен фактор за увеличаване на товарооборота.

Варна остава най-голямото пристанище за износ на насипни земеделски продукти въпреки инвестициите, направени в пристанище Бургас. Пристанище Бургас обаче печели известен пазарен дял през първите десет години.

• насипни товари – медни руди и концентрати

Анализът е направен въз основа на допускането, че всички руди и концентрати, обработени на пристанищата, представляват медни руди. Това се дължи на факта, както се вижда и от икономическия анализ, че запасите от други руди са твърде малки, за да доведат до значителен постоянен износ.

Прието е, че всички концентрати се транспортират през пристанище Бургас.

Методологията за изготвяне на прогнозата за товарооборота на руди и концентрати (основно руди) обхваща прогнози за износа и прогноза за вноса.

Износ

- Търсенето на руди и производни продукти постепенно нараства, успоредно с ръста при развиващите се икономики. Поради това, обработените количества зависят от производствения капацитет.

- Годишният производствен ръст е базиран на развитието на производството по години, както е посочено в икономическия анализ.

- За да се определи количеството на износа, е определен ръстът на вътрешното потребление.

- Получените количества руди за износ са превърнати в съответните количества концентрати за износ.

Внос

- Вносът на медна руда зависи от темпа на растеж в потреблението в България.

- Данните от вноса по години са екстраполирани съобразно темпа на растеж в потреблението, за да се получи прогнозата за внос на концентрати за пристанище Бургас.

Табл.5-4 представя прогнозата за товарооборота по отношение на износа на медни концентрати. Могат да се направят следните заключения:

- Ролята на пристанище Варна всъщност остава ограничена и се свежда до нула през следващите 5 години.

- Износът от пристанище Бургас продължава да се увеличава до окончателно изчерпване на използваемите запаси през 2025 г.

Таблица 5-4 Медни концентрати, прогноза за износа през българските пристанища (тонове)

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014.

	2013	2014	2020	2025	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	764 157	526 986	584 122	582 407	0	0	0	0	0
Варна	6 071	58 554	0	0	0	0	0	0	0
Общо	770 228	585 539	584 122	582 407	0	0	0	0	0

Табл. 5-5 представя прогнозата за вноса на медни концентрати през пристанище Бургас. Могат да се направят следните заключения:

- Тук пристанище Варна не играе никаква роля според допусканията.
- Количествата обработени товари от внос продължават да се увеличават през годините, достигайки 1,2 милиона тона.

Таблица 5-5 Медни концентрати, прогноза за вноса през българските пристанища (тонове)

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2013	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	966 648	672 357	777 650	954 468	1 134 137	1 213 634	1 231 624	1 249 614

• **насипни товари – въглища**

Допусканията са следните:

- Посочените в прогнозата количества въглища са само внос. Въглищата, добити от местните находища се използват в производството в страната.
- Прогнозата за вноса на въглища през българските пристанища е изготвена въз основа на прогнозата от Националната енергийна стратегията на Министерство на икономиката и енергетиката за националното производство на енергия в България. Делът на вносните въглища за производството на тази енергия води до прогнозата за вносните въглища през българските пристанища.
- Пазарните дялове на пристанищата в товарооборота на въглищата, посочени в сравнителния анализ са използвани и при изготвянето на прогнозата за товарооборота по пристанища.

Съгласно националната енергийна стратегия делът на вносните въглища, използвани в общото енергийно производство към момента е 16 %, докато този на местните въглища е 53 %. Междувременно видовете вносни въглища за производство на енергия са същите като тези, добивани в България, т.е. лигнитни и кафяви въглища. Като се имат предвид заявените намерения за намаляване на зависимостта от енергия, произвеждана от трети страни и големите запаси от кафяви и лигнитни въглища в България делът на вносните въглища в общото производство намалява до 8% до 2030 г. В табл.5-6 са показани прогнозните количества въглища.

Таблица 5-6 Прогноза за товарооборота на въглища при внос (тонове)

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2009	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	119 225	128 493	92 909	72 850	16 541	26 932	34 372	41 812
Варна	2 196 181	2 366 905	1 711 437	1 341 939	916 506	572 578	480 191	387 805
Русе	64 544	695 615	502 978	394 386	269 354	168 277	141 125	113 974
Лом/Видин	543 538	58 579	423 567	332 120	226 828	141 709	118 844	95 979
Общо	2 923 488	3 249 592	2 730 891	2 141 295	1 429 229	909 495	774 532	639 569

• **други насипни товари**

Други насипни товари, това са: цимент, торове, химикали и инертни материали.

На базата на ръста на БВП и множител, извлечен от зависимостта между БВП по години и данните за обработените количества товари, е направена прогноза за товарооборота на други насипни товари при внос и износ.

Сравнението между данните за ръста на общите количества други насипни товари, от статистиката на ИАМА, и ръста на българския БВП по години води до коефициент на еластичност спрямо БВП от 1.5.

Прието е, че пазарните дялове в товарооборота на други насипни товари на пристанищата остават еднакви, тъй като всички тези продукти (товари) са предназначени за или идват от конкретни индустрии, разположени наблизко, като например: торове в пристанище Варна, защото в близост има заводи за производство на химически торове; други химически продукти в пристанище Варна, защото в близост има химически заводи; цимент в пристанище Варна; инертни материали в пристанище Русе и различни малки обеми от насипни товари в пристанище Лом/Видин.

В табл. 5-7 е представена прогноза на товарооборота на другите насипни товари. Варна е пристанището с най-голям товарооборот на други насипни товари заради обработените количества цимент, химикали и торове. Пристанище Русе също обработва сериозни количества други насипни товари, главно инертни материали. Количествата други насипни товари в пристанищата Бургас и Лом/Видин са относително малки.

Таблица 5-7 Прогноза за товарооборота на други насипни товари по пристанища (тона)

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	113 618	155 718	170 190	193 511	218 979	222 210	225 441
Варна	2 222 895	3 395 770	3 711 356	4 219 920	4 775 314	4 845 774	4 916 234
Русе	513 127	554 577	606 117	689 172	779 876	791 384	802 891
Лом/Видин	42 595	83 575	91 342	103 858	117 527	119 261	120 995
Общо	2 892 235	4 189 640	4 579 004	5 206 461	5 891 697	5 978 629	6 065 561

- **пакетирани товари, които не могат да бъдат транспортирани с контейнери – метали, сярна киселина и машини**

Към товарите, които не могат да бъдат транспортирани в контейнери се отнасят метали и метални изделия, сярна киселина и машини.

По отношение на износа на метали и метални изделия, данните за производството на метали и метални продукти по години, предназначени за износ, са екстраполирани съобразно процента на ръст при вноса на медни концентрати. Медта съставлява едно от най-големите количества медни продукти, а за другите видове метални продукти се приема, че имат подобна динамика.

Вносът на метали и метални изделия се състои главно от стоманени продукти, тъй като те почти не се произвеждат вече в България. Отново се допуска, че динамиката ще бъде същата като при медните продукти, поради което и възприетият процент на ръст е същият.

Износът на сярна киселина се извършва основно от „Аурубис – България“, Сярната киселина е вторичен продукт при производството на мед. Количествата сярна киселина, произведени от „Аурубис“ са обвързани пропорционално с количествата меден концентрат, които компанията внася за осъществяване на производствения процес.

При вноса на машини е определен конкретен коефициент на еластичност спрямо ръста на БВП. Така количествата обработени машини по години са екстраполирани съгласно прогнозата за ръст на БВП и съответния коефициент на еластичност спрямо ръста на БВП.

- **прогнози на обработените метали и метални изделия**

В табл. 5-8 са представени прогнозите за вноса на метали. Металите се внасят през пристанищата Бургас и Русе. За двете пристанища обработените товари значително нарастват.

Таблица 5-8 Прогноза за вноса на метали по пристанища

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	651698	753756	938 551	1 106 748	1 184 325	1 201 881	1 207 732
Русе	39452	45630	56 818	67 000	71 696	72 758	73 113
Общо	691 150	799 386	995 368	1 173 748	1 256 021	1 274 639	1 280 845

В таблицата 5-9 са представени прогнозите за износа на метали и метални изделия. И за двете пристанища количествата на обработените товари се увеличават значително.

Таблица 5-9 Прогноза на товарооборота за износ на метали и метални изделия по пристанища

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	454 425	520 054	630 849	743 268	793 002	804 256	808 007
Варна	62 978	73 087	89 479	106 299	113 750	115 436	115 998
Общо	517 403	593 141	720 328	849 567	906 752	919 692	924 005

- прогнози за износа на сярна киселина**

В таблицата 5-10 са представени прогнозите за износа на сярна киселина.

Въпреки че разположението на Бургас спрямо завода на „Аурубис“ в Пирдоп е по-добро, компанията понастоящем изнася този продукт от пристанище Варна. Основната причина е, че понастоящем в Бургас няма възможности за обработка и съхранение на този течен химикал.

„Аурубис“ възнамерява да премести част от износа на сярна киселина през пристанищен терминал „Бургас Изток 2“, след монтиране на подходящи съоръжения. „БМФ Порт Бургас“ ЕАД – концесионер на пристанищен терминал „Бургас – Изток 2“ планира да изгради такива съоръжения за обработка и съхранение на сярна киселина. Те ще бъдат готови за експлоатация през 2017 г., след което „Аурубис“ ще може да прехвърли част от износа в пристанище Бургас.

Таблица 5-10 Прогноза за износа на сярна киселина през пристанищата

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	0	527 328	587 819	680 717	802 759	814 604	818 552
Варна	911 858	527 328	587 819	680 717	802 759	814 604	818 552
Общо	911 858	1 054 656	1 175 637	1 361 435	1 605 517	1 629 208	1 637 104

- прогнози за вноса на машини**

В табл.5-11 са представени прогнозите за товарооборота при внос на машини.

Таблица 5-11 Прогноза за товарооборота при внос на машини по пристанища

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2014	2020	2027	2034	2044	2045	2047	2050
Бургас	663 552	740 307	879 287	1 004 528	1 067 274	1 072 547	1 083 094	1 088 367
Русе	328386	366372	435 151	497 133	528 185	530 795	536 015	538 624
Общо	991 938	1 106 679	1 314 438	1 501 661	1 595 459	1 603 342	1 619 108	1 626 992

- течни горива**

Методология и основни приемания

Методологията за изготвяне на прогнозата за товарооборота на течни горива е базирана на определяне на търсенето на течни горива въз основа на прогнозата за наличните МПС в България и консумацията (разхода) на гориво на МПС²⁷.

²⁷ Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г., МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014.

Резултатите от прогнозите за потреблението на течни горива са представени в табл.8-38. Пристанище Бургас достига общи количества от 13,8 милиона тона през 2030 г., след което товарооборотът остава същият. Пристанище Варна остава малък играч на българския пазар.

Таблица 5-12 Течни горива, обработени в български пристанища (тонове)

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	10 621 270	12 570 921	13 469 512	13 830 915	13 830 915	13 830 915	13 830 915
Варна	381 610	451 659	483 944	496 929	496 929	496 929	496 929
Общо	11 002 880	13 022 580	13 953 456	14 327 844	14 327 844	14 327 844	14 327 844

• пътнически морски и речни круизи

Морски круизи

При прогнозирането на морските круизни пътувания трябва да се вземат в предвид следните факти:

- При морските круизи по Черно море има вероятност от увеличение поради развитието на Истанбул като основен круизен център, от който тръгват круизни обиколки по Черно море
- Българските круизни пристанища са в Несебър, Бургас и Варна. Към момента Несебър е най-посещаваното пристанище от круизни кораби.
- Круизният пазар се развива бързо, с процент на ръста от средно 6,5 % в световен мащаб.
- Развитието на българските пристанища като круизни дестинации не зависи единствено от самите тях. То зависи особено от увеличаването на атрактивността на Черноморския регион като цяло, който има потенциал за развитие.
- Черноморският регион към момента е развиващ се пазар за круизи.
- Българските пристанища няма да станат основни пристанища за акостиране на круизните кораби. Истанбул е твърде силна конкуренция, тъй като няма други градове с такъв мащаб и възможности за транспортни връзки в Черноморския регион.
- Пазарът е изключително чувствителен на социални и политически размирици или други негативни публични прояви в региона, на която и да било държава, а настоящата криза в Украйна има вероятност да повлияе върху увеличаването на броя на пътниците в близко бъдеще. Въпреки това обаче, е трудно да се предвиди действителният ефект от нея.

При прогнозирането е приложен сценарият, при който е прието, че Черноморският регион и българските пристанища се развиват със среден процент на ръст от 6,5 %, какъвто е и за световния пазар през първите десет години, а след това ръстът пада на 2 % годишно.

Понастоящем пристанище Бургас планира големи инвестиции в изграждането на круизен терминал на територията на пристанищен терминал „Бургас Изток 1“. Круизният терминал е част от проекта за изграждане на „Зона за обществен достъп - Бургас“. Пазарният дял на пристанище Варна ще остане непроменен.

В табл.5-13 са представени резултатите от прогнозата за пътникопотока за морски круизи. Круизите имат голям потенциал, ако търсенето им по Черноморието нарасне. В този случай България има потенциал да се превърне във важна круизна дестинация, макар че това винаги ще зависи от развитието и на други круизни терминали по Черноморието. Освен това не бива да се забравя, че украинската криза може да доведе до намаляване на предвидения пътникопоток с продължителност от няколко години след разрешаването на конфликта за неопределен период от време.

Таблица 5-13 Прогноза за развитието на морски круизи (пътници)

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2009	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Бургас	263	6 035	9 468	19 851	25 698	27 246	27 695	27 845
Несебър	7 957	22 683	33 098	44 126	49 324	55 960	58 339	57 132
Варна	2 504	8 701	12 696	22 425	24 296	24 844	24 067	24 264
Общо	10 724	37 419	55 262	86 401	99 318	108 051	110 102	109 241

Речни круизи

Допусканията по отношение на речните круизи са почти същите като за морските круизи. При прогнозирането на речните круизни пътувания трябва да се вземат в предвид следните факти:

- Пазарът за речни круизи в Европа е нараснал с 10 % годишно през последните 5 години. Най-популярната речна круизна дестинация са реките Рейн, Майн и Дунав поради големия брой привлекателни и лесно достъпни места по крайбрежието.

- За момента България има добра връзка с речните круизи, включително и с най-големия оператор – Viking River Cruises.

- Доходите на населението в Югоизточна Европа могат да се увеличат, което увеличава вътрешния пазар за круизи.

- Българските речни пристанища няма да се превърнат в базови пристанища, тъй като в близост до тях няма големи градове или летища, нито друга удобна транспортна инфраструктура.

При прогнозирането е приложен сценарият, при който е прието, че българските речни круизни пристанища отбелязват ръст от 5 % годишно през следващите 10 години, след което увеличението спада на 1 % годишно.

В табл. 5-14 са представени резултатите от прогнозата за пътничкопотока за речни круизи. Следвайки представените резултати, може да се заключи, че речните круизи е възможно да станат важен пазар за българските речни пристанища, защото този сектор се развива бързо в Европа. Реките Рейн, Майн и Дунав се явяват най-атрактивни за плаване в Европа, този сценарий е много вероятен.

Таблица 5-14 Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)

Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014 и собствени изчисления

	2009	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Русе/Свищов	9 244	8 624	11 557	13 946	16 012	17 853	18 378	18 553
Видин/Лом	16 393	17 213	23 067	26 723	29 504	34 237	35 983	35 983
Общо	25 637	25 837	34 624	40 669	45 516	52 090	54 361	54 536

5.4 ПРОГНОЗИ ЗА ПРЕВОЗЕНИТЕ ТОВАРИ И ПЪТНИЦИ С ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

Прогнозите за обслужените от летищата в България пътници са направени въз основа на актуалното търсене на превозни услуги с въздушен транспорт за периода 2007 – 2014 г.

Използвани са трендови прогнозни зависимости, защото летищата обслужват и български и чужди превозвачи и български и чужди граждани, така, че не е коректно да се работи с коефициенти на еластичност спрямо българския БВП или българския БВП на човек от населението.

Общият брой обслужени в летищата пътници имат линеен тренд. На тази база е намерена следната прогнозна зависимост:

$AirPass = 213738,54.t + 5815862,96$, където $AirPas.$ са броя на обслужените пътници в летищата, а t е поредната година от прогнозния период, като $t=1$ за 2007 г.

За да се направят прогнози и да се определят факторите на нарастване на обслужените пътници по летища са анализирани техните дялове спрямо общия брой на обслужените пътници. Забелязани са тенденции на увеличение на дела обслужени пътници на летище София и намаление на дела обслужени пътници на летище Варна.

Прогнозирани са дяловете на обслужени пътници за всяко летище, броя на обслужените пътници във всяко летище и фактора на нарастване на броя на обслужените пътници във всяко летище. Данните са представени в табл. 5-15 по времеви сечения.

Таблица 5-15 Прогноза за обслужените пътници в българските летища и фактори на нарастване

Източник: ГД „ГВА“ и собствени изчисления

Година и пореден номер на годината		Общо обслужени пътници в летищата	Фактор на нар.	Летища Обработени пътници					Фактори на нарастване на обработените пътници в летищата				
				София	Бургас	Варна	Пловдив	ГО	София	Бургас	Варна	Пловдив	ГО
				(обслужени, обработени пътници)									
2007	1	6 029 602		2 725 042	1 937 625	1 478 093	101 936	301					
2010	4	6 670 817		3 277 496	1 872 617	1 198 956	22 988	1 177					
2014	8	7 525 771		3 807 376	2 502 834	1 373 086	101 664	286					
2020	14	8 808 202	1,140	4 536 376	2 797 339	1 380 520	93 422	545	1,191	1,118	1,005	0,919	1,906
2027	21	10 304 372	1,333	5 390 073	3 286 499	1 517 872	109 291	638	1,416	1,313	1,105	1,075	2,230
2034	28	11 800 542	1,527	6 240 255	3 770 985	1 663 412	125 160	730	1,639	1,507	1,211	1,231	2,554

Вижда се, че има абсолютен ръст на общия брой обслужени пътници и на пътниците обслужени във всички летища, но по-ускорен е ръстът на обслужените пътници в летище София, леко намалява при летище Варна, а при летище Бургас следва общата тенденция. Летищата Пловдив и особено Горна Оряховица имат доста малък дял от обслужените пътници. При тях не се забелязва тенденция за промяна.

Прогнозите са съобразени с актуалното търсене на транспортни услуги в този сектор и при допускането, че „не се прави нищо“.

Превоза на товари с въздушен транспорт има много малък дял спрямо общите обеми от превозени товари. С въздушен транспорт се превозват специфични товари с висока стойност, бързо развалящи се и с изисквания за бърза доставка.

За периода 2007 – 2014 г. средните дялове по летища са: около 77% за летище София, около 18% за летище Бургас и около 5% са останалите летища. През 2015 г. обработените товари рязко нарастват в летище Бургас, като нарастването е 2,5 пъти спрямо предходната 2014 г. Направено е допускането, че това е тенденция и тя е отразена в съответните прогнози. Затова факторите на нарастване започват с по-висок ръст за 2015 г.

VI. ОЦЕНКА НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ

6.1 ОБХВАТ И МЕТОДОЛОГИЯ НА ОЦЕНКАТА НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ

Основната цел на оценката на административния капацитет е да се идентифицират мерки за подобряване на капацитета на бенефициентите за изпълнение и управление на проектите, определени въз основа на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Обхватът на оценката на административния капацитет е представен в табл.6-1.

Таблица 6-1. Обхват на оценката на административния капацитет

1. ЦЕЛЕВИ БЕНЕФИЦИЕНТИ	
Изискване по Възложителя	Разширен обхват
Преглед на административния капацитет на: МТИТС ДП „НКЖИ“ АПИ НКСИП ИАПД ДППИ „Метрополитен“ ЕАД	Направена оценка на административния капацитет на: 1. МТИТС 2. ДП „НКЖИ“ 3. АПИ 4. НКСИП ²⁸ 5. ИАПД 6. ДППИ 7. „Метрополитен“ ЕАД 8. ГД ГВА 9. ИАМА
2. ОБЛАСТИ НА ОЦЕНКАТА	
Изискване на Възложителя	Разширен обхват
1. Идентифициране на проекти, подготовка и програмиране; 2. Изпълнение на проекти; 3. Мониторинг и оценка на проекти и програми; 4. Финансово управление и контрол при изпълнението на проекти.	1. Идентифициране на проекти, подготовка и програмиране; 2. Изпълнение на проекти; 3. Мониторинг и оценка на проекти и програми; 4. Финансово управление и контрол при изпълнението на проекти. 5. Стратегии и мерки за развитие на човешките ресурси в звената на всеки бенефициент, свързани с изпълнение и управление на проекти; 6. Политики, планове и проекти в областта на обучението и обмена на опит за служители, работещи по проекти; 7. Политики и инструменти за оценка на професионалното представяне, заплащането и мотивирането на персонала, свързан с проектния цикъл; 8. Управленски практики и мениджмънт на човешките ресурси, ангажирани в проектния цикъл.
3. ВРЕМЕВИ ОБХВАТ НА ОЦЕНКАТА	
Изискване на Възложителя	Разширен обхват
Да се подготви график на дейностите за подобряване на административния капацитет на съответните бенефициенти за програмния период 2014 – 2020 г.	За всеки от целевите бенефициенти е разработен План-график за периода до 2030 г. с 3 времеви обхвата (краткосрочен; средносрочен и дългосрочен), включващи различен комплекс от конкретно идентифицирани мерки, области и дейности за повишаване на административния капацитет.

За оценката на административния капацитет (АК) е използван методологически инструментариум, включващ следните **методи, етапи и свързаните с тях дейности**:

²⁸ Във връзка с приетото на 7 април 2016 г. от Народното събрание изменение в Закона за пътищата за прекратяване на дейността на НКСИП, влязло в сила с публикувано му на 15.04.2016 г. в бр. 30 на Държавен вестник, в Доклад №4 е направена оценка на административния капацитет на АПИ за управление и изпълнение на проектите от НКСИП, прехвърлени със Споразумение между УО на ОПТТИ и АПИ от 15.06.2016 г.

Таблица 6-2 План за провеждане на оценката на административния капацитет

ЕТАПИ	ДЕЙНОСТИ
1. Планиране	<p>1.1. Съгласуване с Възложителя на областите, нуждаещи се от укрепване на АК за изпълнение на проектите в транспортния сектор до 2020 г.</p> <p>1.2. Съгласуване на обхвата, съдържанието, целевите групи и времевата рамка на анализа на АК и др.</p>
2. Събиране и преглед на данни; анализ на документи (кабинетно проучване)	<p>2.6 Преглед на програми и проекти, по които всяка целева структура е бенефициент.</p> <p>2.7 Преглед на ролята и отговорностите на звената в структурата на всеки бенефициент в процесите по изпълнение и управление на проектите.</p> <p>2.8 Преглед на първични и вторични данни и документи, предоставени от всеки бенефициент.</p> <p>2.9 Преглед и оценка на текущото състояние на човешките ресурси в сферата на подготовка, изпълнение и управление на проекти от съответния бенефициент.</p> <p>2.10 Анализ на стратегиите, политиките, програмите, правилата, системите, мерките за развитие на човешкия капитал в целевите бенефициенти, както и на проведените обучения, свързани с изпълнение и управление на проекти – дефиниране на конкретни области на компетентност и на въпроси за прецизиране.</p>
3. Провеждане на анкетно проучване	<p>3.1. Провеждане на работни срещи с ръководители и със служители на дирекции / отдели / звена за изпълнение и управление на проекти при всеки от 8-те бенефициента.</p> <p>3.2. Провеждане на анкетно онлайн проучване с целевите групи при всеки от 8-те бенефициента.</p> <p>3.3. Обработка и контент-анализ на получените данни; формулиране на работни хипотези във връзка с открояващи се тенденции в АК, свързан с изпълнение на проекти, определяне на силни страни, „тесни“ места и области на компетентност в АК, които следва да бъдат дискутирани с ръководителите при всеки от бенефициентите.</p>
4. Провеждане на интервюта с ръководители	<p>4.1. Провеждане на интервюта с ръководители на дирекции / отдели / звена за управление на проекти в крайните бенефициенти.</p> <p>4.2. Обобщаване на информацията; конкретизиране на силни и слаби страни, свързани с АК във всяка от обследваните области на проектния цикъл, наличие на механизми за РЧР и насърчаване на професионалното представяне; наличие на мотивационни механизми/ системи за материално стимулиране на служители, работещи по проекти.</p>
5. Идентифициране на проблеми за всеки целеви бенефициент	<p>5.1. Разработване на списък с идентифицирани проблеми от общ характер, свързани с административния капацитет. Разработване на списък с идентифицирани проблеми, свързани с административния капацитет при изпълнение и управление на проекти по ОПТ / ОПТТИ /.</p>
6. Разработване на мерки и план-графици за подобряване АК на всеки от целевите бенефициенти до 2030 г.	<p>6.1. Разработване на списък на идентифицираните мерки .</p> <p>6.2. Разработване на План-графици до 2030 г. за изпълнение на мерките по области и дейности в 3 времеви обхвата (краткосрочен; средносрочен и дългосрочен).</p>

Изводите и заключенията на анализа на административния капацитет се основат на събраната и анализирана информация от кабинетното (документалното) проучване; проведеното анкетно проучване и интервютата с ръководителите във всеки от 8-те бенефициента.

В табл. 6-3 е показана матрицата, проследяваща процеса на обработване на данни по отношение на използваните източници на информация и методите за тяхното събиране.

Таблица 6-3 Матрица на използваните източници на данни и методите за тяхното събиране

ТИПОВЕ ДАННИ	ИЗТОЧНИЦИ*	НАЧИНИ НА СЪБИРАНЕ		
		Публични (онлайн документално проучване)	Налични при Възложителя и бенефициентите	Собствен и проучвания на Изпълнителя
1. Данни относно структурата и звената на администрацията	З, ПЗА, УП, ВП, Н	✓	✓	
2. Данни относно персонала – подбор, разпределение на функциите, политики, системи и механизми за РЧР	УП, ВП, Н, ПлС, И		✓	✓
3. Данни относно процеса на идентифициране на проекти и програмиране	УП, ВП, Н, ДП, ПлС, И	✓	✓	✓
4. Данни относно процеса на изпълнение на проекти	УП, ВП, Н, ДП, ПлС, И	✓	✓	✓
5. Данни относно мониторинг и оценка на проекти	УП, ВП, Н, ДП, ПлС, И	✓	✓	
6. Данни относно ФУК и изпълнение на проекти	УП, ВП, Н, ДП, ПлС, И	✓	✓	
7. Данни относно проведени обучения на служителите	УП, ВП, Н, ДП, ПлС, И	✓	✓	✓
8. Данни относно планирани обучения	УП, ВП, Н, ДП, ПлС, И		✓	
9. Данни относно извършени функционални и организационни анализи	УП, ВП, Н, ДП, ПлС, И		✓	
Закони – З	Подзаконови актове – ПЗА	Устройствени правилници – УП		Вътрешни правила – ВП
Наръчници – Н	Документи от реализирани проекти – ДП	Планове и стратегии на администрациите – ПлС		Изследвания – И

В рамките на проведеното онлайн анкетно проучване са **анкетирани общо 174 служители и ръководители** в структурите и звената на 8-те целеви бенефициента, отговарящи за процесите по идентифициране, подготовка и програмиране, изпълнение, мониторинг, оценка, финансово управление и контрол при изпълнението на проекти. (фиг. 6-1).



Фигура 6-1 Брой анкетирани лица в 8-те бенефициента

При всички бенефициенти (с изключение на АПИ и ГВА) е постигната много добра или добра изчерпателност на извадката, с оглед генералната съвкупност на анкетното проучване – служители в структури / звена на бенефициента, изпълняващи дейности по изпълнение и управление на проекти. С помощта на 14 въпроса и приблизително 60 подвъпроса в анкетните карти е събран значителен обем от информация в 6 основни направления / раздела:

- участия в предишни обучения и самооценка на нивото на подготвеност при работа по проекти;
- обучителни теми и потребности, свързани с отделните области на проектния цикъл;
- обучителни потребности, свързани със специфични компетентности на бенефициента за изпълнение на проекти;

- обучителни потребности, свързани със социални и управленски компетентности, допринасящи за работата по проекти;
- обучителни потребности, свързани с обмен на добри практики в държави членки на ЕС и обучения в специализирани институции на ЕС.

В рамките на 4-я етап от анализа са интервюирани общо 32 ръководители на дирекции / отдели / звена, отговарящи за управлението на проекти към отделните бенефициенти, както е показано на фиг. 6-2.



Фигура 6-2 Брой интервюирани ръководители

Интервюираният брой ръководители дава основание да се твърди, че е постигната висока степен на покритие на целевата извадка при МТИТС, ДП „НКЖИ“, АПИ, ИА „ППД“, ДППИ и Метрополитен ЕАД и в по-малка степен при ИАМА и ГД „ГВА“. С помощта на интервютата са проверени изследователски хипотези, изведени от проведеното анкетно проучване и контент-анализа на анкетните карти, както и от експертния преглед на документи на бенефициентите, с цел гарантиране на обективност, надеждност и валидност на анализа. Събран е и значителен обем нова информация в 6 основни направления:

- силни и слаби страни на настоящата ситуация в дирекцията/отдела /звеното по отношение на АК;
- управленски практики и мерки за развитие АК;
- приоритизиране на обучителните потребности на служителите в дирекцията/отдела по отношение изпълнението и управлението на проекти;
- политики за оценка на професионалното представяне и системи за кариерно развитие на служители, работещи по проекти в бенефициента;
- комуникация с други звена в организацията при работата по проекти;
- комуникация с Управляващия орган; с други бенефициенти.

6.2 ОСНОВНИ ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

6.2.1 ИДЕНТИФИЦИРАНИ ПРОБЛЕМИ НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ

Въз основа на използвания методически инструментариум са дефинирани конкретни проблеми за всеки от 8-те бенефициенти, които са систематизирани в две основни направления: проблеми от общ характер, свързани с АК и проблеми на АК, идентифицирани при работа по приключили / изпълнявани проекти по ОПТ / ОПТТИ / МСЕ. За проектите след 31.12.2022 г., които са включени в Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г., са очертани потенциални рискове, свързани с административния капацитет.

На база на обобщаване на индивидуално разработените за отделните бенефициенти проблеми, могат да бъдат очертани и някои общи, характерни в различна степен за по-голямата част от бенефициентите проблеми / трудности / ограничения, свързани с административния капацитет. Следва да се има предвид, че обобщаването на проблемите има за цел да очертае „тесните“ места и области, в които трябва да бъдат насочени усилията за повишаване на административния капацитет, без това обобщение да носи конкретиката на индивидуално разработените оценки на бенефициентите.

Таблица 6-4 Проблеми свързани с административния капацитет на бенефициентите от общ характер

Код	Проблеми, свързани с административния капацитет на бенефициентите от общ характер	Източници на информация за идентифициране на проблема		
		Кабинетно проучване на документи	Анкетно проучване	Интервюта с ръководители
1	2	3	4	5
1	Липса на системно провеждани обучения по теми, свързани с европейското и националното законодателство за ЕСИФ през периода 2014-2020 – регламенти, ЗУСЕИФ, подзаконови актове, указания и др.; програмиране; мониторинг на проекти; финансово управление и контрол; нередности; отчитане на индикатори; оценка на риска; работа в ИСУН 2020; Механизъм за свързване на Европа (където е приложимо) и др.	✓	✓	✓
2	Липса на системно провеждани учебни визити в държави-членки на ЕС за обмен на опит и надграждане на административния капацитет по изпълнение и управление на проекти, свързани с инфраструктурни проекти в отделните видове транспорт; липса на редовни обучения в специализирани обучителни институции; липса на редовни участия в специализирани конференции / работни срещи / международни събития, свързани с управлението на проекти и програми в транспортния сектор.	✓	✓	✓
3	Проблематизира се нивото на чуждоезикови компетентности с фокус върху проектна терминология, свързана с отделните видове транспорт.	✓	✓	✓
4	Липса на редовно провеждани обучения за развитие и надграждане на дигиталните компетентности (управление на проекти с MS PROJECT, работа с MS POWER POINT, работа с бази данни с MS ACCESS) и за работа със специализиран софтуер.	✓	✓	✓
5	Ясно заявени потребности от развитие на социалните и управленски компетентности, допринасящи за работа по проекти (работа с международни екипи по проекти; развитие на личната продуктивност; развитие на човешките ресурси в звена за управление на проекти в различните видове транспорт; управление на стратегическото и оперативното планиране; междунституционална комуникация и медиация и др.).	✓	✓	✓
6	Липса на редовно провеждани специализирани обучения в отделните видове транспорт (нови технологии; нови решения при пътно строителство; строителство на пристанища и др.).	✓	✓	✓
7	Проблеми, свързани с комуникацията между дирекциите, управляващи проекти, и дирекции/отдели, които са ангажирани в изпълнението на отделни етапи от проекта (обществени поръчки, финанси и др.)	✓	✓	✓
8	Проблеми, свързани с липсата на системи / механизми за оценка и стимулиране на професионалното представяне на служителите, работещи по проекти. Липса на мотивационни механизми / бонусни системи с цел превенция на текучеството и съхраняване на административния капацитет.	✓	✓	✓
9	Проблеми, свързани с недостатъчно работни срещи с колеги от други администрации, изпълняващи проекти по ОПТТИ за обсъждане на конкретни казуси от работата.	✓	✓	✓
10	Проблеми, свързани с недостиг на юристи (и на места финансисти) в дирекциите, управляващи проектите при съответния бенефициент.	✓	✓	✓
11	Трудности, свързани с административния капацитет при разработване на формуляри за кандидатстване по големи инфраструктурни проекти в различните видове транспорт и на фазата на изпълнението на проектите.	✓	✓	✓
12	Проблеми, свързани с недостатъчно активно включване в обучения на служители, извън дирекциите, отговарящи по проекти.	✓	✓	✓
13	Липса на механизми за осигуряване на вътрешноинституционална приемственост на знания, опит и добри практики за работа по инфраструктурни проекти в различните видове транспорт и предаването им на новопостъпили служители.	✓	✓	✓
14	В най-висока степен бенефициентите проблематизират / срещат трудности на етапа „Изпълнение на проекти“. Като основни причини: нова нормативна рамка на ниво ЕС, нов ЗОП, нов Процедурен наръчник по ОПТТИ; ИСУН.	✓	✓	✓
15	На второ място по трудност/проблеми от обследваните по Техническа спецификация области от проектния цикъл, бенефициентите извеждат „Финансовото управление и контрол при изпълнение на проектите“.			

Като общи проблеми на бенефициентите, идентифицирани при работа по приключили или изпълнявани към момента проекти по ОПТ / ОПТТИ / МСЕ, както и общи за по-голямата част от бенефициентите потенциални рискове при изпълнение на проекти след 2022 г. могат да бъдат изведени следните.

Таблица 6-5 Общи проблеми свързани с административния капацитет на бенефициентите, при работа по проекти

Код	Проблеми, свързани с административния капацитет на бенефициента при изпълнение и управление на проектите
1	2
1. Проекти 2007-2014 г.	
1	Проблеми на АК, свързани с неефективно проведени тържни процедури. Проблеми на АК, довели до налагане на финансови корекции по отношение на установени слабости при проведени обществени поръчки по проекти, финансирани от ОПТ.
2	Проблеми на АК, свързани с неефективно управление на строителните договори по проекти.
3	Проблеми на АК, свързани с неефективно проведени отчуждителни процедури.
4	Проблеми на АК, свързани със забавяне изпълнението на проекти, поради допуснати пропуски при изготвянето на техническия проект; с наличие на неточни и непълни данни на техническата инфраструктура, посочени в Инвестиционния проект.
5	Проблеми, свързани с липса на проекти по техническа помощ за повишаване на административния капацитет (нежелание да се използват средства по ПО 5, забавяне одобрението на проекти; неодобрение на проектни предложения).
2. Проекти 2014-2020 г.	
2.1	Проблеми, свързани със забавяне на тържните процедури.
3. Проекти след 31.12.2022 г.	
3.1	Липса на административен капацитет за използване на европейските фондове в публично-частните партньорства и концесиите, в това число на инструменти за финансов инженеринг; секторно ориентирани грантове; грантове, които подкрепят кохезионната политика на ЕС и държавите членки.
3.2	Риск от загуба на обучени и квалифицирани кадри след приключване на ОПТТИ.

6.2.2 ВЪВЕДЕНИ ОТ БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ ДОБРИ ПРАКТИКИ И ПОДХОДИ

Обобщените резултати от анализа показват и редица общи за всички бенефициенти добри практики и подходи свързани с административния капацитет, възприети при изпълнението и управлението на проекти по ОПТТИ, които е добре да бъдат изведени за целите на обективната оценка.

Таблица 6-6 Добри практики и подходи при изпълнение и управление на проекти по ОПТТИ 2014-2020 г.

Код	Добри практики, подходи и "поуки" от ОПТ 2007-2013 г.
1	2
1	Анализ на грешките и слабостите, допуснати по проекти, финансирани по ОПТ 2007-2013 г. по отношение на административния капацитет.
2	Възприемане на практиката за създаване на Звена за изпълнение и управление на всеки проект, докато административната структура / дирекция действа като хоризонтална структура, с което се намалява тежестта от администриране на процесите и дублирането на функции.
3	Подобряване на функционалното разпределение на работата между членовете на екипите в Звената за изпълнение и управление на проектите; оптимизиране на екипите в Звената по численост и състав (съотношение специалисти - експерти по проекти).
4	Натрупване на практически/оперативен опит в Звената при изпълнение и управление на проектите. В повечето случаи членовете на Звената имат предходен опит, кумулиран по време на други фази / етапи / лотове по изпълнение на инфраструктурни проекти.
5	Използването на консултантска помощ от JASPERS при разработване на апликационни форми за инфраструктурни проекти е оценено като много ефективно.
6	"Поука" - извеждането на процеси по изпълнението на проектите (аутсорсингът) се е оказало по-скоро неефективно.
7	Възприет е "по-строг" подход при разработването на договорите с изпълнителите; изискванията към тях са завишени; въведени са клаузи, които възпрепятстват изпълнителите да забавят изпълнението на проектите.
8	Подобряване комуникацията с Управляващия орган; утвърждаване на практика на оперативни консултации; намаляване на административната тежест.
9	Адаптиране на структурите за управление на проекти въз основа на анализ на грешките от ОПТ. Вследствие на натрупания управленски опит по ОПТ в дирекциите за управление на проекти към някои от бенефициентите са създадени нови отдели или нови звена в структурите на Звената за изпълнение и управление на проекти. Някои бенефициенти, въз основа на опита по ОПТ, са премахнали изцяло отделите в дирекциите за управление на проекти по ОПТ с цел оптимизиране на процесите.

6.2.3 МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ НА БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ

В отделните глави и приложения за всеки от 8-те целеви бенефициента са разработени конкретно фокусирани мерки, които отчитат спецификите на констатираните проблеми и трудности, свързани с административния капацитет при изпълнение и управление на проекти. С цел да бъдат изведени тенденции и очертани насоки за подобрене на капацитета за ефективно и ефикасно изпълнение на ОПТТИ 2014-2020 г. в табл. 6-9 е систематизиран списък от мерки, които в една или друга степен са общи за всички бенефициенти.

Таблица 6-7 Мерки за повишаване на АК, общи за всички бенефициенти

Мерки за повишаване на административния капацитет					
		1	2		
СЦ	1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор				
СП	Рамка на конкретни цели (Задачи)	Мерки			
		Код			
СП 1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура	2	Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктур а. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	1	Повишаване административния капацитет на бенефициента (дирекция и звена, пряко ангажирани с дейности по проекти) чрез провеждане на системна дългосрочна програма за обучения по теми, свързани с изпълнение и управление на ОПТТИ 2014-2020 г.	
			2	Повишаване административния капацитет на бенефициента чрез системно провеждана обучителна програма за надграждане и осъвременяване на дигиталните компетентности и уменията за работа със специализиран софтуер.	
			3	Стартиране на системно провеждана дългосрочна програма за обучения по специализирани теми, свързани с програмиране, подготовка и изпълнение на инфраструктурни проекти в съответния вид транспорт.	
			4	Повишаване административния капацитет на бенефициента по чуждоезикови компетентности с фокус върху проектна терминология, свързана с проекти в областта на съответния вид транспорт.	
			5	Повишаване административния капацитет на бенефициента по теми, свързани със социални и управленски умения, подпомагащи работата по проекти.	
			6	Разработване и изпълнение на програми за обмен на опит и добри практики в държави членки на ЕС, обучения в специализирани обучителни институции, както и участие в специализирани конференции / работни срещи / международни събития, свързани с изпълнението и управлението на проекти по ОПТТИ.	
			7	Създаване на механизъм за задължително въвеждащо специализирано обучение на новопостъпили служители в дирекциите и отделите на бенефициента, работещи по проекти, и последваща експертна подкрепа чрез практиките на наставничеството / менторството / коучинга от страна на по-опитните служители.	
СП 2. Подобряване на управлението на транспортната система	7	Повишаване на институционалния капацитет	1	Повишаване административния капацитет и институционалната устойчивост на бенефициента чрез разработване и прилагане на мотивационен механизъм / бонусна система с цел превенция на текучеството и насърчаване на професионалното представяне на служителите, ангажирани в дейности по проекти по ОПТТИ.	
			2	Гарантиране на институционалната устойчивост на структурите при бенефициента, отговарящи за управлението на проекти, чрез осигуряване на човешки ресурс от експерти - основно юристи, финансисти.	
			3	Продължаващо укрепване на административния капацитет на бенефициента чрез техническа помощ и използване на консултантски услуги по инициативата JASPERS; чрез привличане на експертиза от МФИ - Световна банка, ЕБВР, ЕИБ и др. за подготовка и изпълнение на транспортни инфраструктурни проекти.	
			4	Осигуряване на институционална приемственост и използване на натрупания административен капацитет в структурите на бенефициента за изпълнение и управление на проекти след приключване на ОПТТИ.	

6.2.4 ОБУЧИТЕЛНИ ПОТРЕБНОСТИ НА БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ

ОБУЧИТЕЛНИ ПОТРЕБНОСТИ ПО ТЕМИ СВЪРЗАНИ С ПРОЕКТНИЯ ЦИКЪЛ

Въз основа на проведеното анкетно проучване в структурите на 8-те бенефициента са идентифицирани обучителните потребности на целевата група (служители и ръководители, пряко ангажирани с работа по проекти) по теми, свързани с:

- идентифициране на проекти, подготовка и програмиране;
- изпълнение на проекти;
- мониторинг и оценка на проекти и програми;
- финансово управление и контрол при изпълнението на проекти.

За оценка на степента на важност на всяка тема за респондента е използвана мерна скала от 1 до 5 със следните значения за отделните оценки:

- 1 – изобщо не е важна за мен;
- 2 – по-скоро не е важна за мен;
- 3 – колкото важна, толкова и неважна за мен;
- 4 – важна за мен;
- 5 – изключително важна за мен.

За целите на систематизираното и резюмирано представяне на резултатите, в табл. 6-8 са изведени темите, ранжирани като приоритетни от отговорилите 162 служители и ръководители в 8-те целеви бенефициента (при общо 174 участвали в проучването). В Графа №1 на таблицата е показано ранговото място на темата в оценъчната йерархия според 162 валидни анкетни карти.

Таблица 6-8 Приоритетни обучителни теми свързани с проектния цикъл за 8-те бенефициента

РАНГОВО МЯСТО НА ТЕМАТА	НАИМЕНОВАНИЕ НА ТЕМАТА
1	Изпълнение и управление на проекти по ОПТТИ
2	Обществени поръчки – новият ЗОП и ППЗОП (базисно обучение)
3	Проследяване и проверка за напредък на индикатори по проекти по ОПТТИ
4	Често срещани трудности при работа в ИСУН 2020
5	Верификация и сертификация на разходи по ОПТТИ
6	Оценка на риска – критерии и методология за оценка на риска, източници и видове риск
7	Процедури и механизми за мониторинг на проекти по ОПТТИ – изисквания, видове проверки на ДБФП, мониторинг през ИСУН 2020
8	Проблеми и предизвикателства при усвояване на средства от ЕСИФ и начин на преодоляването им през програмен период 2014 - 2020 г
9	Приложимо европейско и национално законодателство за ЕСИФ през периода 2014-2020 – регламенти, ЗУСЕИФ, подзаконови актове, указания и др.
10	Нередности, свързани с възлагане на обществени поръчки – актуална нормативна уредба, често срещани грешки, казуси от практиката на АОП, КЗК, ВАС, АДФИ и Съда на ЕС по тълкуване на нередности
11	Анализ „Разходи-ползи“ по ОПТТИ
12	Управление на риска – общ процес по управление на риска в ОПТТИ, процедури за управление на риска
13	Специфични дейности и документи за верификация, контрол и одит във връзка с приключването на ОПТ 2007-2013 г.
14	Превенция на нередности; идентифициране за нередности; установяване и докладване на нередности при физическо изпълнение на ДБФП; практики на ЕК, ОЛАФ и ИА ОСЕС по отношение на нередности
15	Вътрешен и външен одит по проекти по ОПТТИ

Темите от таблицата са заложили в краткосрочните план-графици от мерки за повишаване на административния капацитет на бенефициентите за периода 2017-2018 г.

ОБУЧИТЕЛНИ ПОТРЕБНОСТИ ПО ТЕМИ СВЪРЗАНИ СЪС СПЕЦИАЛИЗИРАНИ КОМПЕТЕНТНОСТИ

Поради спецификата на инфраструктурните проекти и съществените различия между потребностите от специализирани компетентности, които са отразени в отделните глави за всеки от бенефициентите, в табл. 6-9 са изведени общите, повтарящи се във всички анкетни карти теми за специализирани компетентности.

Таблица 6-9 Приоритетни обучителни теми по специализирани компетентности за всички бенефициенти

РАНГОВО МЯСТО НА ТЕМАТА	НАИМЕНОВАНИЕ НА ТЕМАТА
1	Развитие и надграждане на дигиталните компетентности (управление на проекти с MS PROJECT, работа с MS POWER POINT, работа с бази данни с MS ACCESS)
2	Специализирано обучение по английски език за проектна терминология, свързана с проекти в областта на съответния вид транспорт, за който отговаря бенефициента

ОБУЧИТЕЛНИ ПОТРЕБНОСТИ ПО ТЕМИ СВЪРЗАНИ СЪС СОЦИАЛНИ И УПРАВЛЕНСКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ, ДОПРИНАСЯЩИ ЗА РАБОТАТА ПО ПРОЕКТИ

При общо 158 служители и ръководители в 8-те целеви бенефициента, участвали при ранжирането на темите, като приоритетни са изведени следните 5 тематични области.

Таблица 6-10 Приоритетни обучителни теми по социални и управленски компетентности, допринасящи за работата по проекти

РАНГОВО МЯСТО НА ТЕМАТА	НАИМЕНОВАНИЕ НА ТЕМАТА
1	Работа с международни екипи по проекти
2	Развитие на личната продуктивност
3	Превенция на синдрома „професионално прегаряне“ (burn out)
4	Управление на стратегическото и оперативното планиране
5	Менторинг, коучинг и наставничество – ефективни инструменти за съхраняване и приемственост на вътрешно-институционалните знания и умения, свързани с проектния цикъл

VII. ЦЕЛИ И МЕРКИ

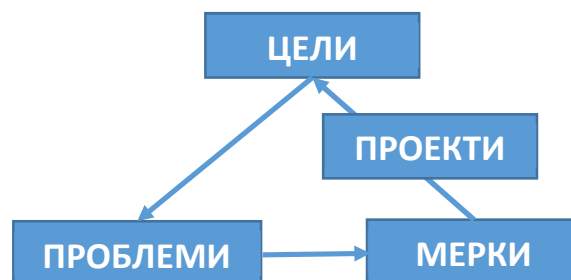
7.1 МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА МЕРКИ

За решаване на идентифицираните проблеми в транспортния сектор и за постигане на стратегическите цели и приоритети са формулирани конкретни цели и са предложени инфраструктурни, организационни и оперативни мерки в рамките на всяка стратегическа цел.

Конкретните цели са формулирани в съответствие с изискванията за добре поставени цели:

- да са ясно и точно формулирани по отношение на обществено - икономическите променливи, върху които се цели въздействие;
- да са достижими обществено – икономическите ползи, които се целят с изпълнението на стратегията;
- да са обвързани с конкретен срок на изпълнение в рамките на стратегията;
- да са обвързани логически с националните и европейски стратегически документи и програми;
- общите ползи, възникващи от мерките и проектите за изпълнение на целите да оправдават свързаните с тях разходи.

Мерките са определени за всяка от конкретните цели и обхващат целия транспортен сектор. При дефиниране на мерките са спазени логическите и функционалните връзки между цели, проблеми и мерки (Фигура 7-1).



Фигура 7-1 Логически и функционални връзки между цели, проблеми и мерки

Реализацията на мерките ще осигури синергичен ефект за постигане на основната цел, стратегическите цели и приоритети на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година и изпълнение на критериите по ТЦ7 от СП, а именно:

- разработване на всеобхватен план за транспорта или рамка за инвестиции в транспорта, който отговаря на правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда;
- принос към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета (5);
- приоритети за инвестиции в основната мрежа TEN-T и широкообхватната мрежа, където се предвиждат инвестиции от ЕФРР и Кохезионния фонд, както и във второстепенната свързаност;
- портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти, за които се предвижда подкрепа от ЕФРР и Кохезионния фонд с времеви график и бюджетна рамка.

Степента на конкретизация на мерките е определена, така че да може да се направи ясно разграничение между мерки и проекти. За всяка от предложените мерки е идентифициран характера на въздействие (социален, икономически, екологичен).

Предложените мерки са използвани като база за изготвяне на списък с проекти и действия, разработване на сценарии за развитие и тяхната оценка чрез мултикритериален анализ и тестване чрез транспортния модел.

При формулиране на мерките са взети предвид следните заложи в ТС на Възложителя изисквания:

- съответствие с националните и европейски стратегически цели;

- да са съобразени с българското и общностното законодателство;
- да имат логическа връзка с идентифицираните чрез анализите транспортни нужди и формулираните цели;
- да обхващат организационни, експлоатационни и инфраструктурни проблеми в целия транспортен сектор;
- да очертават концепции за развитие на транспортния сектор;
- да дават възможност за еволюирането им в проекти, за които да се изготвят предварителни проучвания;
- гъвкавост в съответствие с промените в транспортната система и постигнатите резултати.

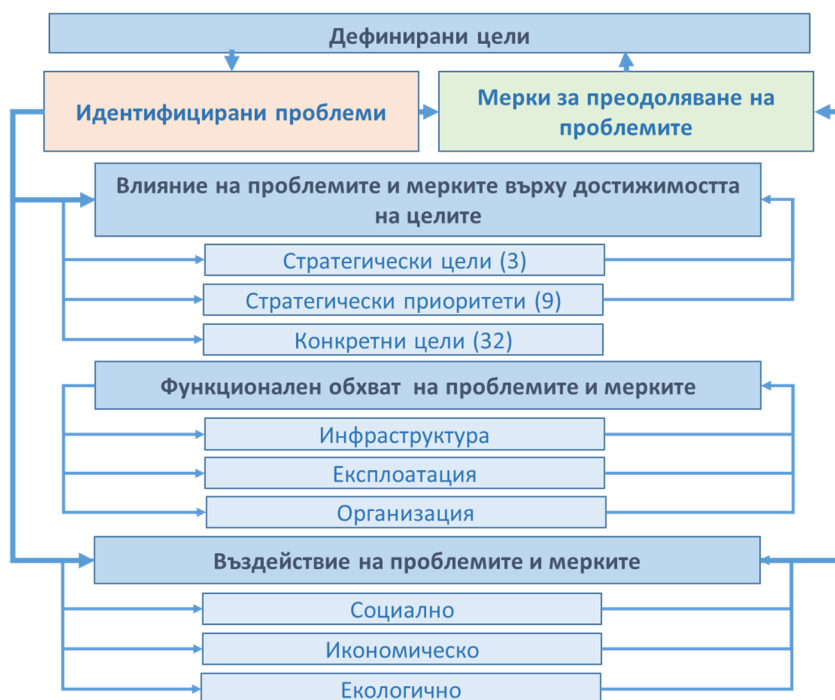
Предложени са мерки за всеки вид транспорт и общо за транспортния сектор, насочени към решаване на идентифицирани проблеми от организационен, експлоатационен и инфраструктурен характер в следните насоки:

- нормативна база;
- институции и институционален капацитет;
- показатели за работата и обема на превозите;
- пазарна структура;
- инфраструктура;
- подвижен състав;
- достъпност;
- капацитет и ниво на услугите;
- безопасност и сигурност;
- екология и енергийна ефективност;
- постигане на оперативна съвместимост на товарни и пътнически превози (за железопътен транспорт);
- внедряване и използване на интелигентни транспортни системи (ИТС).

За идентифициране на логическите и функционални връзки между цели, проблеми и мерки са определени:

- целите върху които оказва влияние всеки от проблемите и всяка от формулираните мерки за преодоляването им;
- функционалния обхват на всеки от проблемите и всяка от формулираните мерки за преодоляването им (инфраструктура, организация, експлоатация);
- въздействието на всеки от проблемите и на всяка от формулираните мерки за преодоляването им (икономическо, социално, екологично).

Схематично процесът и индикаторите за определяне на връзките между цели, проблеми и мерки е представен на фигура 7-2.



7-2 Процес на определяне на връзките между цели, проблеми и мерки.

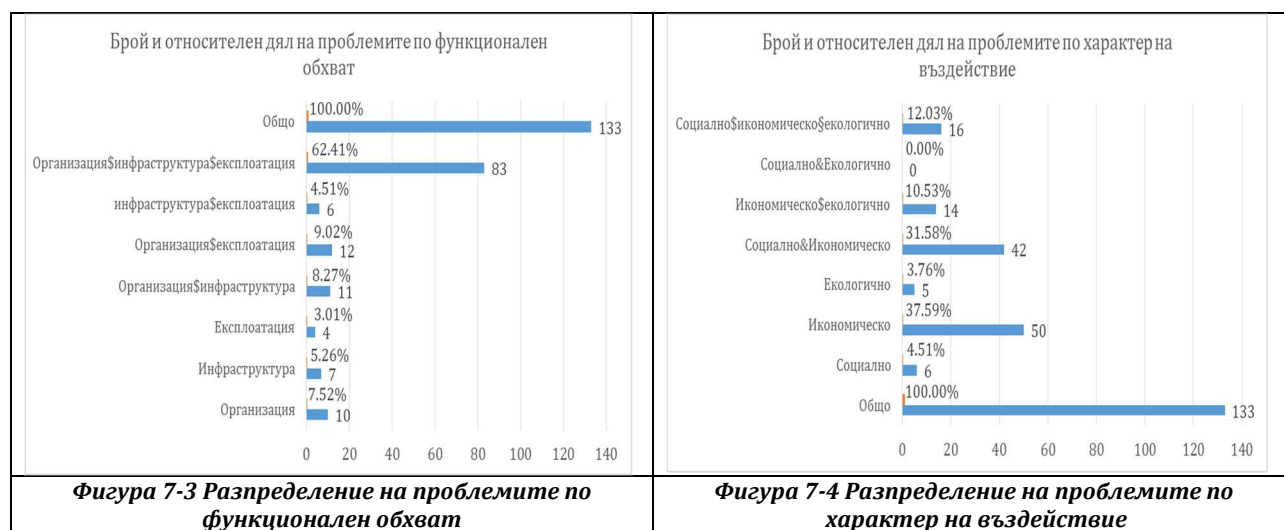
В Приложение 1 е представена подробна оценка на мерките от гледна точка на значението им за постигане на стратегическите цели и приоритети и преодоляване на идентифицираните в анализите проблеми.

Оценка на връзките между предвидените за реализация проекти, мерките и стратегическите цели и приоритети са представени в Приложение 2.

7.2 ИДЕНТИФИЦИРАНИ ПРОБЛЕМИ

На база на анализите на транспортния сектор са идентифицирани общо 133 проблема. Най-голям брой проблеми (54 бр.) са идентифицирани за железопътния транспорт, следван от морския транспорт (31 бр.), речния транспорт (17 бр.) и автомобилния транспорт (14 бр.).

Идентифицираните проблеми в транспортния сектор имат комплексен характер, както от гледна точка на функционалния обхват (фигура 7-3), така и от гледна точка на тяхното въздействие (фигура 7-4).



Фигура 7-3 Разпределение на проблемите по функционален обхват

Фигура 7-4 Разпределение на проблемите по характер на въздействие

Над 62% от проблемите, освен с развитие на инфраструктурата са свързани кумулативно и с организационни и експлоатационни въпроси. Над 90% от идентифицираните проблеми оказват социално или икономическо въздействие.

Приоритетни за решаване могат да се считат проблемите, които оказват влияние върху възможностите за постигане на повече от една от формулираните цели (таблица 7-1). Приоритетни са 39,85% от всички идентифицирани проблеми (53 бр.), които оказват влияние върху 93,75% (30 бр.) от формулираните цели.

Таблица 7-1 Разпределение на проблемите по цели

Цели		Брой проблеми
1	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.	10
2	Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	12
3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство	10
4	Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието	33
5	Внедряване на интелигентни транспортни системи	2
6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт	10
7	Повишаване на институционалния капацитет	17
8	Изграждане и развитие на интермодални терминали	11
9	Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата	5
10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара	5
11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура	6
12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт	4
13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот	6
14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)	15
15	Насърчаване на използването на алтернативни горива	1
16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	4
17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	2
18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа	2
19	Създаване на оперативна съвместимост	22
20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки	1
21	Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).	7
22	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет	8
23	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа	10
24	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори	6
25	Осигуряване на достъпни задължителни обществени превозни услуги	2
26	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа	5
27	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност	3
28	Намаляване на вредните емисии от транспорта	3
29	Намаляване на шумовото замърсяване	2
30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	6
31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	6
32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.	7

Подробен списък на идентифицираните проблеми и оценка на тяхното въздействие е представен в Приложение 3.

7.3 ЦЕЛИ

За решаване на идентифицираните проблеми в транспортния сектор са определени конкретни цели за постигане на всяка стратегическа цел и на всеки стратегически приоритет. Те са база за определяне и рамка за оценка на мерките за постигане на стратегическите цели и приоритети.

Таблица 7-2 Конкретни цели за постигане на стратегическа цел 1.Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

Стратегическа цел			
1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор			
Приоритети		Конкретни цели	
1	Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура	1	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.
		2	Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове
		3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство
		4	Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието
2	Подобряване на управлението на транспортната система	5	Внедряване на интелигентни транспортни системи
		6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт
		7	Повишаване на институционалния капацитет
3	Развитие на интермодален транспорт	8	Изграждане и развитие на интермодални терминали
		9	Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата
4	Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар	10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара
		11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура
		12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт
5	Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта	13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот
		14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)
		15	Насърчаване на използването на алтернативни горива

Таблица 7-3 Конкретни цели за постигане на стратегическа цел 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност

Стратегическа цел			
2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)			
Приоритети		Конкретни цели	
6	Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство	16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата
		17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата
		18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа
		19	Създаване на оперативна съвместимост
		20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки
7	Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната	21	Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).
		22	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет
		23	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа
		24	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори
		25	Осигуряване на достъпни задължителни обществени превозни услуги
		26	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа
		27	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност

Таблица 7-4 Конкретни цели за постигане на стратегическа цел 3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор

Стратегическа цел			
3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор			
Приоритети		Конкретни цели	
8	Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората	28	Намаляване на вредните емисии от транспорта
		29	Намаляване на шумовото замърсяване

9	Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система	30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта
		31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност
		32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.

7.4 МЕРКИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА КОНКРЕТНИТЕ ЦЕЛИ

7.4.1 МЕРКИ КЪМ СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“

Таблица 7-5 Мерки за постигане на стратегически приоритет 1. „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“

1	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.	М-А	1.1	Разработване на схема за определяне и управление на такси за ползване на пътищата, в която да се вземе предвид и въздействието върху околната среда при ползването на пътищата.
		М-А	1.2	Увеличаване на приходите от ползването на пътищата (увеличаване на доходите за АПИ) чрез въвеждане на електронна такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства.
		М-М	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост
		М-Р	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на необходимите финансови средства за управление на държавната собственост
2	Използване на други източници на финансиране на транспортната система. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	М-Ж	2.1	Ускорено изграждане в националната железопътна система на ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2.
		М-Ж	2.5	Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав.
		М-Ж	2.7	Обновяване на базите за извършване на поддръжка, с ново и модерно технологично оборудване и екипировка на подвижния състав.
		М-А	2.1	Въвеждане на интелигентно управление на средствата за поддържане и инвестиции на пътищата чрез постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS (European Electronic Toll Service), използването на интелигентни транспортни системи и предприятие със специална цел, което по най-добър начин може да изпълнява всичките роли на държавата.
		М-А	2.2	Прилагането на системата за е-толинг с цел въвеждане и използване на електронни винетки за леките автомобили чрез използване на системата, която проверява регистрационните номера спрямо плащанията и налага глоби на потребителите, които са в неизпълнение.
		М-М	2.1	Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС
		М-Р	2.1	Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС
		М-И	2.1	Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите

3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство	М-М	3.1	Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища.
		М-Р	3.1	Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища.
		М-Т	3.1	Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура
4	Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието	М-Т	4.2	Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година
		М-Ж	4.2	Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура
		М-Ж	4.3	Разработване на система за планиране и управление на поддържането на железния път.
		М-Ж	4.4	Изследване на процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и Управителя на железопътната инфраструктура за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура
		М-А	4.1	Създаване на система за наблюдение на състоянието на пътната мрежа.
		М-М	4.2	Създаване на условия за обработка на голямотонажни кораби в основните български пристанища.
		М-М	4.3	Преструктуриране и ново райониране и специализация на пристанищните терминали
		М-М	4.4	Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура
		М-М	4.5	Резервиране на нови терени за бъдещо развитие на пристанищата заложи в генералните планове.
		М-Р	4.2	Преструктуриране, ново райониране и специализация на пристанищата
		М-Р	4.3	Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура
		М-Р	4.4	Резервиране на нови терени за бъдещо развитие на пристанищата заложи в генералните планове.

Таблица 7-6 Мерки за постигане на стратегически приоритет 2. „Подобряване на управлението на транспортната система“

5	Внедряване на интелигентни транспортни системи	М-Ж	5.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението. Намаляване и оптимизиране на броя и обхвата на диспечерските кръгове.
		М-Ж	5.2	Изграждане на пръстен от оптичен кабел, който да осигури преносна среда за осъществяване на управлението на железопътната мрежа. Преносната системата ще е цифрова.
		М-Ж	5.3	Проектиране, разработване, въвеждане в експлоатация на единна система за управление на железопътната мрежа (ЕСУЖМ). Разгръщане на системата. Интегриране на други системи към ЕСУЖМ. Системата за управление на железопътната мрежа ще има и функционалност да управлява и капацитета.
		М-М	5.1	Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4
		М-Р	5.1	Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018)

		М-И	5.1	Изграждане на интегрирана интермодална информационна система
6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт	М-Ж	6.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР).
		М-Ж	6.2	Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.
		М-Ж	6.3	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на „Системата за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците”.
		М-М	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-М	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор, както и данни за въздействието на транспортния сектор върху околната среда и здравето на хората, които да се имат предвид при взимането на стратегически и оперативни решения за неговото развитие
		М-Р	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-Р	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор
7	Повишаване на институционалния капацитет	М-Ж	7.1	Създаване на отделни звена в организационно-управленската структура на УИ, железопътните превозвачи и регулаторния орган, които да отговарят за оперативната съвместимост (осигуряване на финансирането, планиране и контрол на дейностите по изпълнение на стратегиите и плановите за внедряване на TCOC и ERTMS).
		М-Ж	7.5	Повишаване на институционалния капацитет чрез увеличаване на специализирания персонал за сметка на общоадминистративния.
		М-Ж	7.9	Осигуряване на необходимия институционален и човешки ресурс в ИАЖА за ежедневен контрол на резултатите от разпределението на капацитета с цел гарантиране изпълнението на Наредба № 41 и ЖЗТ.
		М-А	7.1	Разработване на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата, в които да залегнат цели по опазване на околната среда и човешкото здраве.
		М-А	7.2	Недопускане на забавяне при реализация на планираните проекти поради недостатъчно финансиране или забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки.
		М-А	7.3	Прилагане на пакет от мерки за повишаване на административния капацитет на АПИ като краен/конкретен бенефициент по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и Механизма за свързване на Европа.
		М-А	7.4	Разработване и изпълнение на вътрешноведомствен план-график (agenda) в АПИ с цел гарантиране на институционалната приемственост за ефективно администриране на проектите и договорите за БФП по ОПТТИ, преминали от НКСИП.

		М-А	7.5	Преглед на академичната и професионална квалификация и ролята на изследователските институти с цел повишаване на административния капацитет
		М-М	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
		М-Р	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
		М-И	7.1	Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози

Таблица 7-7 Мерки за постигане на стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“

8	Изграждане и развитие на интермодални терминали	М-Ж	8.1	Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия.
		М-М	8.1	Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа.
		М-М	8.2	Развитие на логистичната инфраструктура
		М-Р	8.1	Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа.
		М-Р	8.2	Развитие на логистичната инфраструктура
		М-И	8.1	Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар
		М-И	8.2	Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови
9	Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата	М-Ж	9.1	Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел.

Таблица 7-8 Мерки за постигане на стратегически приоритет 4. „Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар“

10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара	М-Ж	10.1	Проучване и създаване на възможности за предоставяне на обществени услуги за железопътен превоз на пътници на регионално ниво
		М-Ж	10.2	Проучване и създаване на възможности за либерализация на пазара на пътнически железопътни услуги
11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура	М-М	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.
		М-Р	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.
12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт	М-Ж	12.1	Необходимо е да се завиши контролът по изпълнение на услугите на пътническия превозвач, за да се повиши качеството на предлаганата услуга.
		М-Ж	12.2	Разработване на ефективна републиканска транспортна схема, която да допринесе за съгласуване, координиране на разписанията на автобусите и влаковете по дадено направление и да се дефинират минималните интервали между тях
		М-А	12.1	Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения с приоритет на електроавтомобилите и автомобилите, работещи с алтернативни горива.

Таблица 7-9 Мерки за постигане на стратегически приоритет 5 „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“

13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот	М-Ж	13.1	Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.
		М-Ж	13.2	Изработване и въвеждане на единни национални минимални изисквания за поддръжка и ремонт на товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви и изработване на нови ведомствени нормативни документи за ремонт и поддръжка за всеки тип товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви въведени в експлоатация и коригиране на сега действащите, ако противоречат на TCOS.
		М-Ж	13.3	Предприемане на конкретни действия, насочени към подобряване на финансовото състояние на търговските дружества и държавните предприятия в областта на железопътния транспорт
		М-М	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
		М-Р	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)	М-Ж	14.1	Рационализиране на железопътната мрежа
		М-М	14.1	Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите
		М-Р	14.1	Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите
15	Насърчаване на използването на алтернативни горива	М-А	15.1	Стимулиране използването на биогорива и други възобновяеми горива в транспорта
		М-А	15.2	Използване на Европейските и други фондове за финансиране на мерки за енергийна ефективност в транспорта

7.4.2 МЕРКИ КЪМ СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 2. „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ (ВЪТРЕШНА И ВЪНШНА)“

Таблица 7-10 Мерки за постигане на стратегически приоритет 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	М-Ж	16.2	Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища
		М-М	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
		М-Р	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
		М-И	16.1	Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали
17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	М-Ж	17.1	Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори. Те не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради недостатъчни средства се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават и от там и експлоатационните. За тях не са предвидени средства от оперативните програми.
		М-И	17.1	Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема
18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа	М-Ж	18.1	За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе.
19	Създаване на оперативна съвместимост	М-Ж	19.2	Подобряване на системата за електрозахранване на железопътните участъци, в които ще се извършва пълен капитален ремонт на тяговите подстанции и пълен или частичен ремонт на контактната мрежа.
		М-Ж	19.3	Достигане на стандартите за железен път, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникация според изискванията на съответните TCOC-и
		М-Ж	19.5	Актуализиране на националните технически правила с максимално отчитане на изискванията на TCOC, нотифициране и публично оповестяване в базата данни NOTIF-IT.
		М-Ж	19.6	Актуализиране на Стратегиите и Плановите за внедряване на TCOC и ERTMS, като се отчете изоставането в реализацията им и необходимият ресурс за финансиране.

		М-Ж	19.7	Цялостна промяна на Наредба 57, в съответствие с европейското и национално законодателство.
		М-Ж	19.9	Създаване на регистър на инфраструктурата.
		М-М	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на морския транспорт и укрепване на международното сътрудничество
		М-Р	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на водния транспорт по река Дунав и укрепване на международното сътрудничество
20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки	М-М	20.1	Подобряване параметрите на подходните плавателни канали и акватории за осигуряване на достъп на голямотонажни кораби в основните български пристанища.
		М-Р	20.1	Оптимизиране на навигационните условия на река Дунав в общия Българо-Румънски участък, чрез отстраняване на стеснените участъци.
		М-Р	20.2	Модернизация и оптимизация на дейностите по поддържане на плавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав

Таблица 7-11 Мерки за постигане на стратегически приоритет 7. „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“

21	Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).	М-А	21.1	Разработване на общо разписание на обществения пътнически транспорт (автобусен и железопътен транспорт).
		М-И	21.1	Изграждане на пътнически интермодални терминали или подобряване технологията на работа и взаимовръзките
22	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет	М-Т		Кореспондира с мерки: М-Ж 16.2; М-М 4.4; М-М 4.5; М-Р 4.3; М-Ж 9.1; М-Т 26.1; М-Ж 14.1; М-Ж 16.2; М-И 16.1; М-Ж 18.1;
23	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа	М-Т	23.1	Прилагане на йерархичен подход при разпределяне на средствата, така че да бъде гарантирана поддръжката на железопътната и пътната мрежа. Останалите средства, след пълното финансиране на тези ангажименти, са разполагаеми за нови инвестиции и поддръжка.
		М-Ж	23.1	Необходимо е да се предприемат механизми за изпълняване на минимални стандарти за повишаване на качеството на железопътните услуги, в изпълнение на Приложение 3 от Регламент 1371.
		М-Ж	23.2	План за разработване на програми за внедряване на процесите за повишаване на качеството на железопътните услуги.
		М-Ж	23.3	Изготвяне на предложения за промени в Закона за жп транспорт и подзаконовите нормативни документи в съответствие с Европейското законодателство по отношение на подобряване на качеството на предлаганите жп услуги.
		М-Ж	23.4	Изграждане на съвременна и модерна комуникация между участниците на железопътния пазар – железопътни предприятия, управител на инфраструктура и потребители на жп услуги.

		М-Ж	23.5	Участие на гражданите и организациите в социалното управление и защитата на техните права и законни интереси, усъвършенстване на системата за приемане, регистриране на предложения, сигнали, жалби и молби на граждани и организации. Завишена контролна дейност по изпълняване на железопътните услуги.
		М-А	23.1	Финансиране изграждането на автомагистрали и скоростни пътища.
24	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори	М-Ж	24.1	Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони
		М-М	24.1	Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на жп връзки до пристанищата, които нямат такива;
		М-М	24.2	Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;
		М-Р	24.1	Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на жп връзки до пристанищата, които нямат такива;
		М-Р	24.2	Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;
25	Осигуряване на достъпни задължителни обществени превозни услуги	М-Т		Кореспондира с мерки: М-Ж 10-1; М-Ж 10.2; М-Ж 12.1; М-Ж 12.2; М-Ж 13.1; М-И 17.1; М-А 21.1; М-И 21.1; М-М 24.1; М-Р 24.2; М-Р 24.1; М-Т 26.1;
26	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа	М-Т	26.1	Проучване на необходимостта и възможностите за изграждане на нови връзки в транспортната мрежа, включително за нуждите на междуградския велосипеден транспорт.
27	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност	М-Т		Кореспондира с мерки: М-Ж 13.1; М-Ж 13.2; М-Ж 19.6; М-И 16.1; М-И 17.1; М-А 21-1; М-И 21.1;

7.4.3 МЕРКИ КЪМ СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 3. „ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТРИЦАТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“

Таблица 7-12 Мерки за постигане на стратегически приоритет 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“

28	Намаляване на вредните емисии от транспорта	М-М	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
		М-Р	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
29	Намаляване на шумовото замърсяване	М-М	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете
		М-Р	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете

Таблица 7-13 Мерки за постигане на стратегически приоритет 9 „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“

30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	М-Ж	30.1	Определяне на оптималната за железопътната и пътната мрежа структура на пресичанията по вид с цел намаляване на произшествията.
		М-А	30.1	Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци.
		М-М	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
		М-Р	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	М-Ж	31.2	Подпомагане функционирането на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
		М-А	31.1	Отстраняване на проблемите в местата с най-голяма интензивност на ПТП.
		М-М	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
		М-Р	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване	М-Ж	32.2	Увеличаване на производителността на труда може да се постигне чрез насищане на производствените групи със съвременна средна и лека механизация.
		М-Ж	32.3	Привличане на предприятия, специализирани в текущ ремонт и поддържане на железния път
		М-А	32.4	Актуализиране на нормативната база в автомобилния транспорт.

	на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.	М-А	32.2	Провеждане на информационни и образователни кампании за повишаване на пътната безопасност.
		М-А	32.3	Въвеждане на информационни системи за водачите на автомобили. Разработване на проект за предпроектно проучване за национална информационна система за водачите на автомобили.

7.4.4 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛИТЕ

Количествено измерими показатели и целевите им стойности за референтния период на Стратегията са представени в таблица 7-14.

Таблица 7-14 Показатели за оценка на степента на постигане на целите

Стратегически приоритети		Показатели		Мярка	Целева стойност
Стратегическа цел 1: Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор					
1	Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура	1.1	Осигурени средства годишно за поддържане, рехабилитация и модернизация на пътна инфраструктура	Процент от БВП	1.60%
		1.2	Осигурени средства годишно за поддържане, рехабилитация и модернизация на железопътна инфраструктура	Процент от БВП	1.30%
2	Подобряване на управлението на транспортната система	2.1	Въвеждане на система електронна такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства и електронни винетки за леките автомобили	брой	1
		2.2	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението, единна система за управление на железопътната мрежа (ЕСУЖМ),информационна система за управление на влаковата работа (СУВР)информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици. Система за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците”.	брой	4
		2.3	Изграждане на интегрирана интермодална информационна система	брой	1
		2.4	Въведени/ модернизирани навигационни информационни системи (VTMIS- Фаза4)	брой	1
3	Развитие на интермодален транспорт	3.1	Изградени товарни интермодални терминали	брой	3
		3.2	Превозени контейнери (TEU -20-футов контейнерен еквивалент)	(TEU/год.)	400 000
4	Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар	4.1	Брой лицензирани железопътни пътнически оператори	брой	<1

5	Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта	5.2	Дял на използваните биогорива и други възобновяеми горива в транспорта	%	12%
Стратегическа цел 2:Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)					
6	Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство	6.1	Изградени магистрали	км	575
		6.2	Изградени и модернизирани железопътни отсечки, отговарящи на стандартите за оперативна съвместимост за скорост над 100 км/ч.	км	1792
		6.3	Рехабилитирани пътища	км	4264
7	Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната	7.1	Общо разписание на обществения пътнически транспорт (автобусен и железопътен транспорт).	брой	1*
Стратегическа цел 3:Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор					
8	Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората	8.1	Относително намаление на емисиите на парникови газове от транспорт*	%	15%
9	Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система	9.1	Загинали при ПТП	брой	290
		9.2	Тежко ранени при ПТП	брой	5727

* базова 2014 г.

**ежегодно

VIII. ПРОЕКТИ И СЦЕНАРИИ

8.1 МЕТОДОЛОГИЯ НА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ

Идентифицирани са проекти, обосновани от гледна точка на целите и мерките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Процесът на идентифициране на проекти за реализация в рамките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. включва следните основни стъпки (фигура 8-1):

- Преглед и анализ на проектите, предвидени в стратегически документи и програми;
- Изготвяне на пълен първоначален списък на проекти.
- Първоначална оценка и приоритизиране на проектите от пълния списък.
- Изготвяне на списък на предложени проекти (с приоритизация), целесъобразни и реалистични за изпълнение в периода до 2030 г.
- Разработване на сценарии за развитие на транспортната система в периода до 2030 г.
- Оценка и избор на сценарий за развитие на транспортната система в периода до 2030 г.



Фигура 8-1 Процес на идентифициране на проекти и сценарии за развитие на транспортната система

Пълният списък включва проекти, свързани с развитието на железопътен, автомобилен, воден и интермодален транспорт:

- Проекти, предвидени за реализация в стратегически документи, които не са реализирани:
 - нереализирани проекти, предвидени за изпълнение през програмния период 2007 - 2013 г.;
 - проекти, чиято подготовка или изпълнение са започнали;
- Нови предложения за проекти, произтичащи от анализите на транспортния сектор и насочени към постигане на целите и мерките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

За изготвяне на първоначалния списък на проекти е направен преглед и анализ на предвидените проекти в следните документи и програми:

- Общ генерален план за транспорта на България;
- Оперативна програма Транспорт (2007г.-2013г.);
- Оперативна програма Регионално развитие 2007-2013;
- Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 - 2020 г.;
- ОП „Региони в растеж“ 2014-2020;

- Механизъм за свързване на Европа.

На проектите от пълния списък е направена първоначална оценка и групиране на проектите от пълния списък с цел включването им в сценарии за развитие на транспортната система.

При първоначалната оценка проектите от пълния списък са групирани и подредени по следните критерии:

- **Период на изпълнение:**

- проекти от предходния програмен период, завършили след базовата 2014 г.;
- проекти, предвидени за реализация по ОПТТИ 2014 – 2020 и МСЕ;
Тези проекти могат да завършат до 2023 г. Програмният период завършва през 2020 г., но разплащанията са на принципа на възстановяване на признати разходи. Те могат да се осъществят до 2022 г. (период T + 2) и по изключение до 2023 г.
- проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.;
- проекти, планирани за реализация след 2022 г.

- **Степен на зрялост на проекта:**

- наличен идеен проект;
- готов технически проект;
- готов доклад по ОВОС;
- провеждане на отчуждения;
- километри TEN-T мрежа.

- **Връзка на проекта с TEN-T мрежата:**

- основна TEN-T мрежа;
- разширена TEN-T мрежа;
- връзки с TEN-T мрежата.

- **Осигурено финансиране:**

- по ОПТТИ 2014 – 2020 г.;
- по МСЕ;
- по ОПРР 2014 – 2020 г.

- **Структура на финансирането:**

- финансира се и ДДС на инвестициите като признат разход;
- бенефициентът не участва във финансирането на проекта;
- бенефициентът участва с минимално финансиране на проекта.

- **Намаляване на външните ефекти от транспортната дейност**

- развитие на интермодален транспорт;
- приоритетно развитие на железопътен транспорт;
- изграждане на обходни пътища около градовете.

Въз основа на оценката проектите са разделени на три групи:

- **Проекти, предвидени за реализация по ОПТТИ 2014 – 2020 и МСЕ;**
- **Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.**
- **Индикативни проекти за реализация след 2022г. до 2030 г.**

Към първата група са включени проекти, които могат да се определят като „реалистични и зрели“, идентифицирани са потенциални източници на финансиране.

На база на критериите за групиране и подреждане са определени референтен сценарий и три сценария с развитие (реализация на проекти), на които е направена оценка с транспортния модел и чрез мултикриериален анализ.

Подробно методологията и резултатите от групиране и мултикриериален анализ на проектите са представени в Приложение 4.

При разработване на сценариите са спазени целите и техническите изисквания, посочени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, касаещи завършеността на основната и широкообхватната TEN-T мрежа във времеви хоризонт 2030 – 2050 г., на територията на Република България, както и свързаността на възлите (пристанища, летища, гранично-пропускателни пунктове към съседни държави; железопътно-автомобилни терминали) с основната и широкообхватната мрежа, съобразени с Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.

При изготвяне на оценката на алтернативите е приложена следната методика:

- Дефиниране и извеждане на подходящи основни критерии и подкритерии за оценка.
- Дефиниране на подходящи показатели за оценка на критериите.
- Описание на показателите като основни цели и съдържание.
- Оценка на алтернативните сценарии по всеки показател, подкритерий и критерий.
- Синтезиране и обобщаване на оценката на ниво основни критерии.
- Извеждане на резултатите от прилагането на мултикритериалния анализ за отделните алтернативни сценарии.
- Избор на най-подходящ сценарий за включването му в интегрираната транспортна стратегия.

За целите на МКА са използвани следните групи критерии:

- Стратегически, политически и правни изисквания
- Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие
- Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура
- Разходи за реализация на сценариите и мерките и финансова им приложимост
- Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий
- Влияние на даден сценарий върху околната среда и сигурността

Към всеки основен критерий са дефинирани подкритерии и показатели, отчитащи въздействието. Системата от показатели за оценка на инфраструктурните проекти и мерки е представена в таблица 8-1.

Таблица 8-1 Показатели за оценка на сценариите за реализация на инфраструктурни проекти

Стратегически, политически и правни критерии		
Главен критерий	Критерии	Показатели за оценка на критериите
1. Стратегически, политически и правни изисквания	1.1 Принос за изпълнение на европейски национални стратегии и политики	1.1.1 Съответствие с националните и европейските политики, стратегии, програми и планове.
	1.2 Ефективна модернизация на транспортната инфраструктура	1.2.1 Премахване на „тесни места“ и увеличаване на транспортния капацитет
		1.2.2 Подобряване на достъпността до съответната инфраструктура
	1.3. Създаване на Транс европейската мрежа	1.3.1 Интегриране на българската транспортна система в транспортната система на ЕС
	1.4. Подкрепа за балансирано териториално развитие	1.4.1 Развитие на устойчив транспорт
Социално-икономически критерии		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
2. Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие	2.1 Социално икономически критерии	2.1.1 Достъпност на социално слабите до транспорт
		2.1.2 Достъпност на лица с намалена подвижност до транспорт
		2.1.3 Създаване на местна трудова заетост по време на изпълнението на сценария
		2.1.4 Принос към БВП на страната и към БВП на съответните региони
		2.1.5 Намалено времепътуване
		2.1.6 Цени на транспортните услуги
		2.1.7 Поносимост на цените на транспортните услуги
		2.1.8 Достъпност до работни места
		2.1.9 Достъпност до търговски обекти
		2.1.10 Достъпност до социални и здравни грижи
	2.2 Принос към регионалното развитие	2.2.1 Повишаване на регионалния туристически потенциал
		2.2.2 Подобряване на мобилността и достъпността на населението
		2.2.3 Достъпност до туристически обекти и места за отдих
		2.2.4 Транспортна достъпност до големите градове
Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
3. Икономическа ефективност на операторите	3.1 Изразходвано количество енергия	3.1.1 Изразходвано количество гориво
		3.1.2 Изразходвано количество тягов ток
	3.2 Разходи за експлоатация и	3.2.1 Разходи за експлоатация и поддържане на моторните превозни средства

	поддържане на транспортните средства	3.2.2 Разходи за експлоатация и поддържане на вагоните и локомотивите
Разходи за реализация на проектите и мерките		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
4. Разходи за реализация на проектите и мерките	4.1 Обща стойност на инвестициите	4.1.1 Инвестиционни разходи
		4.1.2 Структура на инвестициите
		4.1.3 Разходи за отчуждаване на имоти
	4.2 Разходи за експлоатация и поддръжка	4.2.1 Разходи за експлоатация
		4.2.2 Разходи за поддръжка
	4.3 Финансова приложимост	4.3.1 Осигурено финансиране
		4.3.2 Финансова устойчивост
	4.4 Жизнен цикъл на активите в края на прогнозния период	4.4.1 Амортизации и амортизационна политика
		4.4.2 Остатъчна стойност на активите
		4.3.3 Реинвестиции и подновяване на активите
	4.5. Ефективност на разходите	4.5.1 NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддържане
		4.5.2 Част от NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддържане, припадаща се на единица транспортна работа
Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
5. Финансово-икономически ползи от проекта	5.1 Финансов анализ	5.1.1 Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на инвестициите
		5.1.2 Принос на Общността
		5.1.3 Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на капитала
	5.2 Икономически анализ	5.2.1 Икономическа вътрешна норма на възвръщаемост
		5.2.2 Коефициент ползи - разходи
Околна среда и сигурност		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
6. Околна среда	6.1 Население	6.1.1 Шум и вибрации
		6.1.2 Емисии на парникови газове
		6.1.3 Замърсяване на въздуха
		6.1.4 Инциденти, убити, тежко ранени и леко ранени
		6.1.5 Обходни пътища около големите градове
	6.2 Модален сплит	6.2.1 Дял на обществения транспорт
		6.2.2 Дял на железопътния транспорт
	6.3 Биологично разнообразие	6.3.1 Засягане на Защитени зони с международно значение
		6.3.2 Засягане на Защитени зони с национално значение
		6.3.3 Ефекти върху биоразнообразието, флората, фауната и водата

	6.4 Пейзаж	6.4.1 Видим пейзаж
	6.5 Културно-историческо наследство	6.5.1 Засегнати зони и обекти на културно-историческото наследство

На база на извършеното остойностяване на показателите за всеки сценарий и мотивирана относителна тежест на критериите е получено класиране на сценариите по тази стратегия представени в табл. 8-2.

Таблица 8-2 Крайно класиране на сценариите

Критерии	Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С
Стратегически, политически и правни критерии	1,00	3,07	4,50	4,95
Социално-икономически критерии	2,00	4,33	5,45	6,56
Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура	0,39	0,46	0,75	0,73
Разходи за реализация на проектите и мерките	12,00	9,86	7,94	5,35
Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий	0,50	2,50	1,50	1,00
Околна среда и сигурност	11,10	11,25	14,61	10,03
Обща стойност с отчитане на тежестта на критериите	26,99	31,48	34,74	28,62

8.2 СПИСЪК НА ПРОЕКТИТЕ

След прилагането на мултикритериален анализ на базата на представените по-горе в таблица 1 система от показатели за оценка на инфраструктурните проекти и мерки е избран Сценарий В.

Сценарий В, като структура, фази на изпълнение, периоди на изпълнение и индикативни стойности на включените проекти е представен на табл. 8-3.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Таблица 8-3 Проекти- Сценарий В – структура, фази на изпълнение, периоди на изпълнение и индикативни стойности на включените проекти

СЦЕНАРИЙ В							
№	ФАЗА	ПРОГРАМА	ПРОЕКТИ	ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ		СТОЙНОСТ (БЕЗ ДДС) - BGN	TEN-T
				ОТ	ДО		
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.							
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ							
1	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТ 2007 - 2013	"МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК "СЕПТЕМВРИ-ПЛОВДИВ" - ЧАСТ ОТ ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА	2014	31.3.2017	269 050 032	TEN-T 1
2	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТ 2007 - 2013	„РЕКОНСТРУКЦИЯ И ЕЛЕКТРИФИКАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ-СВИЛЕНГРАД ПО КОРИДОРИ IV И IX, ФАЗА 2: УЧАСТЪК ПЪРВОМАЙ-СВИЛЕНГРАД"	2014	31.12.2016	358 643 170	TEN-T 1
3	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТ 2007 - 2013	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА В УЧАСТЪЦИ ОТ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ-БУРГАС, ФАЗА 1	2014	31.12.2016	385 624 679	TEN-T 1
4	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТ 2007 - 2014	ИЗГРАЖДАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ В ЮЖЕН ЦЕНТРАЛЕН РАЙОН НА ПЛАНИРАНЕ В БЪЛГАРИЯ – ПЛОВДИВ	2014	2017	12 316 771	TEN-T 1
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ							
5	ФАЗА "ЗАВЪРШЕН"	ОПТ 2007 - 2013	АМ СТРУМА ЛОТ 2 (ДУПНИЦА - БЛАГОЕВГРАД)	2014	2015	358 722 000	TEN-T 1
6	ФАЗА "ЗАВЪРШЕН"	ОПТ 2007 - 2013	АМ СТРУМА ЛОТ 4 (САНДАНСКИ - ГКПП КУЛАТА)	2014	2015	67 176 000	TEN-T 1
7	ФАЗА "ЗАВЪРШЕН"	ОПТ 2007 - 2013	ОБХОДЕН ПЪТ НА ГР. МОНТАНА - ПЪТ I-1 (Е79)	2014	2015	46 572 618	TEN-T 1
8	ФАЗА "ЗАВЪРШЕН"	ОПРР 2007 - 2013	СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА	2014	2016	240 956 836	TEN-T 1
9	ФАЗА "ЗАВЪРШЕН"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "МАРИЦА" ЛОТ 1 - УЧАСТЪК "ОРИЗОВО-ДИМИТРОВГРАД"	2014	2015	133 129 678	TEN-T 1
10	ФАЗА "ЗАВЪРШЕН"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "МАРИЦА" ЛОТ 2 - УЧАСТЪК "ДИМИТРОВГРАД-ХАРМАНЛИ"	2014	2015	122 137 000	TEN-T 1
ОПТТИ 2014 - 2020; МСЕ							
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ							
11	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК СЕПТЕМВРИ – ПЛОВДИВ:	19.8.2016	2017	19 998 000	TEN-T 1

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

			ЧАСТ ОТ ТРАНС – ЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА – ИЗГРАЖДАНЕ НА ЧЕТИРИ БРОЯ ПЪТНИ НАДЛЕЗИ “				
12	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО УЧАСТЪЦИТЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ – БУРГАС – ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ, РЕМОТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ БУРГАС, КАРНОБАТ И ЯМБОЛ	13.8.2015	2017	17 782 623	TEN-T 1
13	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	„РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК ПЛОВДИВ – БУРГАС ФАЗА 2” ПРОЕКТЪТ ВКЛЮЧВА И ВНЕДРЯВАНЕ НА ETCS ПО ПРОТЕЖЕНИЕ НА ЦЯЛАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ ОТ ПЛОВДИВ ДО БУРГАС С ОБЩА ДЪЛЖИНА ОТ 293 КМ.	2016	2022	675 092 693	TEN-T 1
14	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯ СОФИЯ-ПЛОВДИВ: ЖП УЧАСТЪК ЕЛИН ПЕЛИН-КОСТЕНЕЦ”	2016	2023	959 236 416	TEN-T 1
15	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	МСЕ	„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК СОФИЯ – ЕЛИН ПЕЛИН“	2015	2020	132 966 320	TEN-T 1
16	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	МСЕ	„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК КОСТЕНЕЦ - СЕПТЕМВРИ“	2016	2022	348 641 613	TEN-T 1
17	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	МСЕ	„РАЗВИТИЕ НА ВЪЗЕЛ СОФИЯ: ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК СОФИЯ - ВОЛУЯК“	2016	2020	203 819 092	TEN-T 1
18	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	МСЕ	„РАЗВИТИЕ НА ЖП ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ”	2017	2020	224 870 977	TEN-T 1
19	ФАЗА "ПОДГОТОВКА И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	„РЕКОНСТРУКЦИЯ НА КЛЮЧОВИ ГАРОВИ КОМПЛЕКСИ ПО НАПРАВЛЕНИЯТА, ПО КОИТО СЕ РЕАЛИЗИРАТ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ”	2017	2020	26 000 000	TEN-T 1
20	ФАЗА "РЕАЛИЗАЦИЯ"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТИРАНЕ И ВНЕДРЯВАНЕ НА СИСТЕМИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ В ЖП ТРАНСПОРТА	2017	2021	107 200 000	TEN-T 2
21	ФАЗА "ПОДГОТОВКА"	ОПТТИ 2014 - 2020	„ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯ СОФИЯ - ПЕРНИК - РАДОМИР – ГЮЕШЕВО - ГРАНИЦА С МАКЕДОНИЯ“	2016	2018	26099225	TEN-T 1
22	ФАЗА "ПОДГОТОВКА"	ОПТТИ 2014 - 2020	„ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТ „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ СОФИЯ-ГРАНИЦА С РЕПУБЛИКА СЪРБИЯ“	2016	2018	26 099 225	TEN-T 1

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

23	ФАЗА "ПОДГОТОВКА"	ОПТТИ 2014 - 2020	ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ПРОУЧВАНЕ НА ЖП НАПРАВЛЕНИЕТО РУСЕ – ТУРСКА ГРАНИЦА	2017	2019	3 000 000	TEN-T 1
24	ФАЗА "РЕАЛИЗАЦИЯ"	ОПТТИ 2014 - 2020	„АНАЛИЗ И АКТУАЛИЗИРАНЕ НА „СТРАТЕГИЯ ЗА ИНТЕГРИРАНЕ НА БЪЛГАРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА В ЕВРОПЕЙСКАТА МРЕЖА ЗА ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ“	2018	2019	1 050 000	(НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ)
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН И ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ							
25	ФАЗА "РЕАЛИЗАЦИЯ"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ И ПЧП	ИЗГРАЖДАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ В СЕВЕРЕН ЦЕНТРАЛЕН РАЙОН НА ПЛАНИРАНЕ В БЪЛГАРИЯ - РУСЕ	2018	2020	43 055 008	TEN-T 1
МЕТРОПОЛИТЕН							
26	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"	19.01.2016	31.12.2020	1 017 219 360	(НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ)
27	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ, ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ЖК. ОВЧА КУПЕЛ - ОКОЛОВРЪСТЕН ПЪТ"	2017	2019	160 000 000	(НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ)
28	ФАЗА "ИЗПЪЛНЕН"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2	2014	20.7.2016	26 432 856	(НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ)
29	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	„РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ, ЛИНИЯ 3, ЕТАП III“,	2018	2022	140 000 000	(НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ)
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ							
30	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	ИЗГРАЖДАНЕ НА АВТОМАГИСТРАЛА „СТРУМА“ ЛОТ 3 - БЛАГОЕВГРАД - САНДАНСКИ ПРОЕКТ 1 - ЛОТ 3.1 ОТ БЛАГОЕВГРАД ДО КРУПНИК, ЛОТ 3.3 ОТ КРЕСНА ДО САНДАНСКИ И ТУНЕЛ ЖЕЛЕЗНИЦА	30.12.2015	30.12.2020	739 245 318	TEN-T 1
31	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПТТИ 2014 - 2020	ИЗГРАЖДАНЕ НА АВТОМАГИСТРАЛА „СТРУМА“ ЛОТ 3 - БЛАГОЕВГРАД - САНДАНСКИ ПРОЕКТ 2 - ЗА ЛОТ 3.2 ОТ КРУПНИК ДО КРЕСНА.	2017	2022	261 158 748	TEN-T 1
32	ФАЗА "ИЗПЪЛНЕН"	ОПТТИ 2014 - 2020	ИЗГРАЖДАНЕ НА АМ „КАЛОТИНА-СОФИЯ“ – ФАЗА 2 НА ЛОТ 1 „ЗАПАДНА ДЪГА НА СОП, УЧАСТЪК 2 – ПЪТ II-18 СОП	21.10.2015	13.9.2016	115 408 769	TEN-T 1
33	ФАЗА "ПОДГОТОВКА"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТ: ПЪТ I-1 /Е-79/ „ВИДИН – МОНТАНА – ВРАЦА“ - СКОРОСТЕН ПЪТ	1.1.2020	31.12.2020	2 774 937	TEN-T 1
34	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	МСЕ	ОБХОДЕН ПЪТ НА ГР. КЪРДЖАЛИ	1.1.2020	31.12.2020	109 209 329	TEN-T 2

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

35	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА „ПЪТ II-57 СТ. ЗАГОРА- РАДНЕВО" (ЛОТ 1)	1.1.2020	31.12.2020	28 755 007	TEN-T 3
36	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ КОСТИНБРОД - БЕРКОВИЦА (ЛОТ 2 "ПЪТ II-81 КОСТИНБРОД - БУЧИН ПРОХОД" И ЛОТ 3 „ПЪТ II-81 БУЧИН ПРОХОД- БЕРКОВИЦА")	1.1.2020	31.12.2020	27 348 581	TEN-T 3
37	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ВАРНА - КАРДАМ (ЛОТ 4 „ПЪТ II-29 ВАРНА – ДОБРИЧ" И ЛОТ 5 „ПЪТ II-29 ДОБРИЧ – КАРДАМ")	1.1.2020	31.12.2020	23 506 185	TEN-T 3
38	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА „ПЪТ II-86 ПЛОВДИВ - АСЕНОВГРАД" (ЛОТ 6)	1.1.2020	31.12.2020	25 392 217	TEN-T 3
39	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ПЛЕВЕН - ГАБРОВО (ЛОТ 7 „ПЪТ II- 35 ПЛЕВЕН-ЛОВЕЧ", ЛОТ 11 "ПЪТ II-44 СЕВЛИЕВО – ДРАГАНОВЦИ" И ЛОТ 12 „ПЪТ II-44 ДРАГАНОВЦИ – ГАБРОВО")	1.1.2020	31.12.2020	32 390 729	TEN-T 3
40	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ СТАРО ОРЯХОВО - ПРОВАДИЯ (ЛОТ 8 „ПЪТ III-904 СТАРО ОРЯХОВО - ДОЛНИ ЧИФЛИК - ГРОЗДЪОВО" И ЛОТ 9 "ПЪТ III-904 ГРОЗДЪОВО- ПРОВАДИЯ")	1.1.2020	31.12.2020	18 580 438	TEN-T 3
41	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТИЩА С ТУРИСТИЧЕСКО ЗНАЧЕНИЕ (ЛОТ 10 „ПЪТ III-1002 ВРАЦА - ПЕЩЕРА "ЛЕДЕНИКА" И ЛОТ 15 „ПЪТ III-107-РИЛА - РИЛСКИ МАНАСТИР")	1.1.2020	31.12.2020	28 974 843	TEN-T 3
42	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	ОПРР 2014 - 2020	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ТЪРГОВИЩЕ - ТУТРАКАН (ЛОТ 13 - "ПЪТ II-49 ТЪРГОВИЩЕ – РАЗГРАД" И ЛОТ 14 „ПЪТ II-49 КУБРАТ – ТУТРАКАН")	1.1.2020	31.12.2020	20 710 924	TEN-T 3
ВОДЕН ТРАНСПОРТ							
43	ФАЗА "ИЗПЪЛНЕНИЕ"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРЕДПРОЕКТНИ ПРОУЧВАНИЯ ЗА PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS) ЗА БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА	1.1.2020	31.12.2020	10 300 000	TEN-T 1
44	ФАЗА "ПОДГОТОВКА И ИЗПЪЛНЕНИЕ"	МСЕ	ПРОЕКТ FAIRWAY DANUBE - ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ:	1.7.2015	31.12.2020	45 766 000	TEN-T 1

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

45	ФАЗА "ПОДГОТОВКА И ИЗПЪЛНЕНИЕ"	МСЕ	ПРОЕКТ "PORT BULGARIA WEST – SAFE AND COMPETITIVE MULTIMODAL PORT"	1.7.2017	31.12.2020	29 337 450	TEN-T 1
ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТИЩАТА							
46	ФАЗА "ИЗПЪЛНЕНИЕ"	ОПТТИ 2014 - 2020	ВЪВЕЖДАНЕ НА СИСТЕМА ОТ ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТИЩАТА ЗА ТЕЖКОТОВАРНИ МПС	2018	2019	200 000 000	TEN-T 1
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МФИ, ДО 2022 Г.							
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ							
47	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯТА ВОЛУЯК - ДРАГОМАН“	2017	2022	258 681 037	TEN-T 1
48	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ПРОЕКТНИТЕ ПАРАМЕТРИ НА Ж.П. ЛИНИЯТА РУСЕ – ВАРНА	2018	31.12.2022	749 082 890	TEN-T 2
49	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОДЕРНИЗАЦИЯ И РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК МЕЗДРА – ГОРНА ОРЯХОВИЦА	2018	31.12.2022	647 663 250	TEN-T 2
50	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ПРОЕКТНИ-ТЕ ПАРАМЕТРИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК ГОРНА ОРЯХОВИЦА - КАСПИЧАН	2018	31.12.2022	466 000 000	TEN-T 2
51	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ КАРНОБАТ – СИНДЕЛ (ИЗГРАЖДАНЕ НА ТУНЕЛ ЛОЗАРЕВО – ПРИЛЕП) И НА ОТСЕЧКИ ОТ ЛИНИЯТА	2018	31.12.2022	338 400 000	TEN-T 3
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ							
52	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ПРОЕКТ „ОБХОД НА ГР. ГАБРОВО“ - УЧАСТЪК 3 И УЧАСТЪК 4	2017	2018	54 380 122	TEN-T 1
53	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ПРОЕКТ „ОБХОД НА ГР. ГАБРОВО“ - ЕТАПНА ВРЪЗКА ВКЛЮЧИТЕЛНО ТУНЕЛ ПОД „ШИПКА“ /ПРЕЗ СТАРА ПЛАНИНА/ (ЩЕ БЪДЕ ФИНАНСИРАН ПО ОПТТИ 2014-2020, АКО ИМА ВЪЗМОЖНОСТ)	2017	2019	152 554 740	TEN-T 1
54	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ОБХОДЕН ПЪТ НА КАЗАНЛЪК	2022	2022	28 477 819	TEN-T 1
55	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ИЗГРАЖДАНЕ НА СКОРОСТЕН ОБХОДЕН ПЪТ НА ГР. БУРГАС	2022	2022	30 030 348	TEN-T 1

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

56	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	АМ ХЕМУС ОТ ЯБЛАНИЦА ДО БЕЛОКОПИТОВО (УЧАСТЪЦИ ОТ 1 ДО 7) (УЧАСТЪК 1 - ЯБЛАНИЦА- ПЪТ II-35 ЩЕ БЪДЕ ФИНАНСИРАН ПО ОПТТИ 2014- 2020 АКО ИМА ВЪЗМОЖНОСТ) И БЕЛОКОПИТОВО - ШУМЕН	2017	2022	2 658 152 061	(НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ)
ВОДЕН И ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ							
57	ФАЗА "ПОДГОТОВКА И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ИЗГРАЖДАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ ВАРНА	2018	2020	520 000 000	TEN-T 2
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ СЛЕД 2022 Г.							
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ							
58	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ВИДИН – СОФИЯ: ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК ВИДИН – МЕДКОВЕЦ”	2022	2027	882 730 910	TEN-T 1
59	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯТА СОФИЯ – ПЕРНИК”	2023	2026	400 000 000	TEN-T 1
60	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯТА ПЕРНИК – РАДОМИР	2023	2025	303 271 257	TEN-T 1
61	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	РАЗВИТИЕ НА ЖП ВЪЗЕЛ СОФИЯ (БЕЗ ОТСЕЧКАТА СОФИЯ – ВОЛУЯК)	2022	2027	419 625 303	TEN-T 1
62	ФАЗА "СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ РАДОМИР – ГЮЕШЕВО	2022	2027	933 320 005	TEN-T 1
63	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП УЧАСТЪЦИ МЕДКОВЕЦ – РУСКА БЯЛА И РУСКА БЯЛА – СТОЛНИК	2022	2034	3 644 938 638	TEN-T 1
64	ФАЗА "ПОДГОТОВКА И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯ РУСЕ – ГОРНА ОРЯХОВИЦА – ДИМИТРОВГРАД	2022	2027	1 985 049 330	TEN-T 1
65	ФАЗА "ПОДГОТОВКА И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ РАДОМИР - КУЛАТА	2022	2027	1 691 154 792	TEN-T 1
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ							
66	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ” /НА Р.ДУНАВ/	2029	2034	357 012 582	TEN-T 1

67	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ“ /НА Р.ДУНАВ/	2030	2034	267 759 437	TEN-T 1
68	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ“ /НА Р.ДУНАВ/	2029	2033	357 012 582	TEN-T 1
69	ФАЗА "ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /НА Р.ДУНАВ/	2029	2033	267 759 437	TEN-T 1
ВОДЕН ТРАНСПОРТ							
70	ФАЗА "ПОДГОТОВКА И СТРОИТЕЛСТВО"	НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ, ПЧП	ИЗГРАЖДАНЕ НА ОСНОВНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА ЛОГИСТИЧЕН КОМПЛЕКС НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ВАРНА-ЗАПАД	2033	2034	220 000 000	TEN-T 1

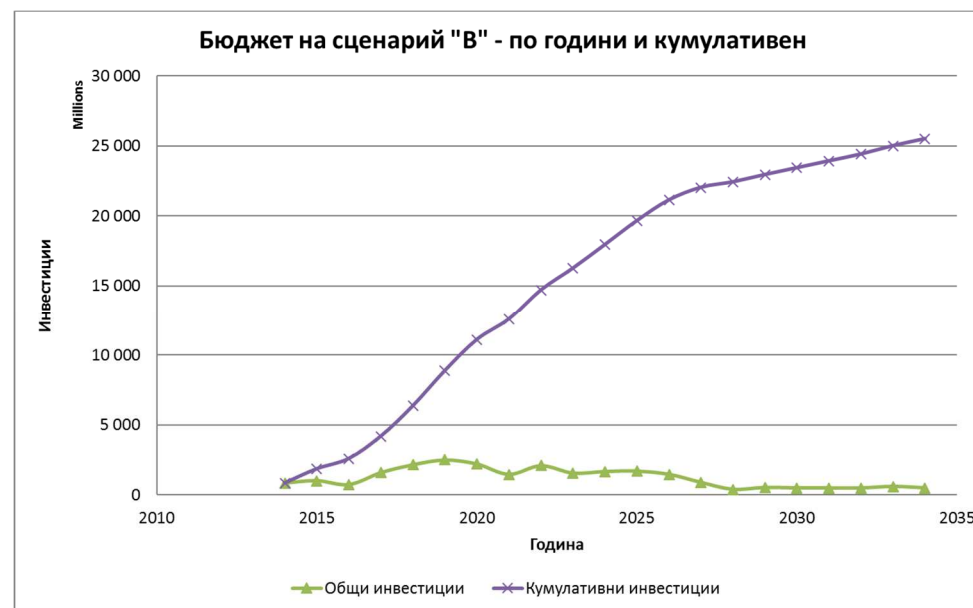
8.3 БЮДЖЕТ И ФИНАНСОВ ПЛАН НА ПРОЕКТИТЕ

Бюджетът на сценарий „В” е показан на фиг.8-2, фиг.8-3, фиг. 8-4, фиг. 8-5, фиг. 8-6 и в табл.8-4. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен). Също така е показан и бюджет съставен само от финансирането от оперативните програми и МСЕ (фиг. 2-10, фиг. 2-11). На фиг.2-12 е показан бюджета, като инвестициите са разпределени по времеви периоди.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

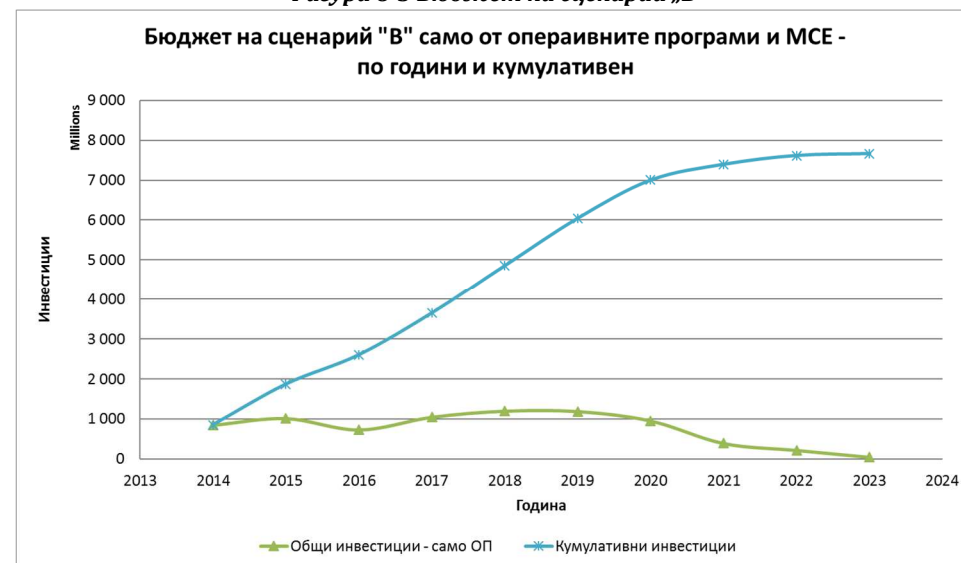
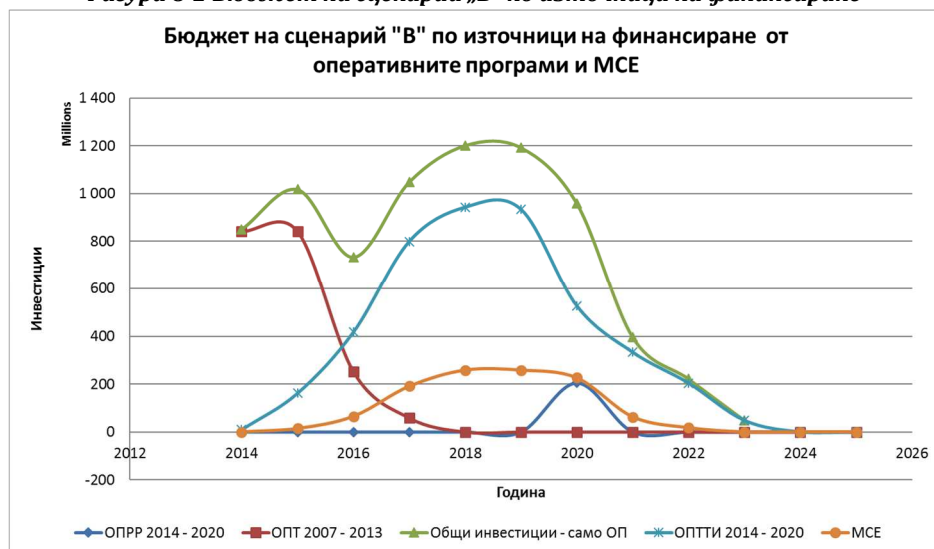
Таблица 8-4 Бюджет на сценарий „В“ (в лева)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ОПТ 2007 - 2013	841 872 304	841 872 304	252 017 101	58 567 074	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	8 810 952	161 027 800	416 503 861	799 356 739	942 581 072	933 311 331	525 966 427
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	205 658 925
МСЕ	0	14 275 983	65 168 124	191 267 767	258 729 060	258 729 060	226 253 217
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	0	0	0	546 935 088	970 556 640	1 325 293 522	1 274 441 942
Общи инвестиции	850 683 256	1 017 176 087	733 689 086	1 596 126 668	2 171 866 773	2 517 333 913	2 232 320 511
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 601 548 430	4 197 675 098	6 369 541 870	8 886 875 783	11 119 196 294
Общи инвестиции - само ОП	850 683 256	1 017 176 087	733 689 086	1 049 191 580	1 201 310 132	1 192 040 391	957 878 569
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 601 548 430	3 650 740 010	4 852 050 142	6 044 090 532	7 001 969 101
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	332 322 970	203 755 972	47 961 821	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	62 755 490	17 432 081	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	1 081 733 855	1 887 008 331	1 520 121 040	1 686 265 980	1 713 041 924	1 479 916 851	894 681 368
Общи инвестиции	1 476 812 315	2 108 196 384	1 568 082 861	1 686 265 980	1 713 041 924	1 479 916 851	894 681 368
Кумулативни инвестиции	12 596 008 609	14 704 204 993	16 272 287 853	17 958 553 833	19 671 595 757	21 151 512 608	22 046 193 976
Общи инвестиции - само ОП	395 078 460	221 188 052	47 961 821				
Кумулативни инвестиции	7 397 047 562	7 618 235 614	7 666 197 435				
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	0	0	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	391 766 425	522 671 039	487 949 835	487 949 835	487 949 835	597 949 835	496 424 382
Общи инвестиции	391 766 425	522 671 039	487 949 835	487 949 835	487 949 835	597 949 835	496 424 382
Кумулативни инвестиции	22 437 960 401	22 960 631 440	23 448 581 275	23 936 531 111	24 424 480 946	25 022 430 781	25 518 855 163
Общи инвестиции - само ОП							
Кумулативни инвестиции							



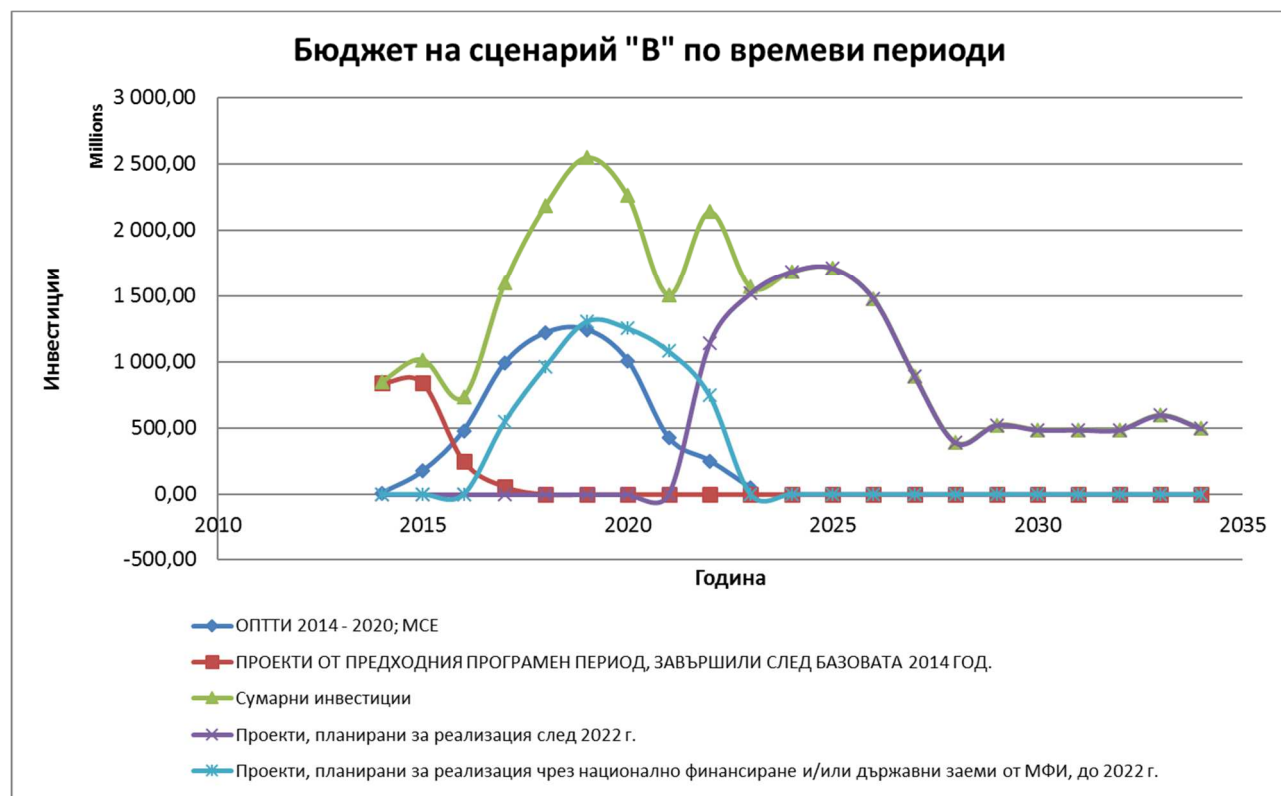
Фигура 8-2 Бюджет на сценарий „В“ по източници на финансиране

Фигура 8-3 Бюджет на сценарий „В“



Фигура 8-4 Бюджет на сценарий „В“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ

Фигура 8-5 Бюджет на сценарий „В“ само от оперативните програми и МСЕ



Фигура 8-6 Бюджет на сценарий „В“ по времеви периоди