

**Изготвяне на пазарна  
оценка за железопътния  
сектор, определяща обхвата  
на задължението за  
извършване на обществена  
услуга съгласно новия  
договор за обществена  
услуга за железопътен  
превоз**

## Съдържание

---

ВЪВЕДЕНИЕ.....	6
I. ЗАДАЧА 1.1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕЛИТЕ НА ПАЗАРНАТА ОЦЕНКА.....	6
II. ЗАДАЧА 1.2. ОЦЕНКА НА ТЪРСЕНЕТО НА ПЪТНИЧЕСКИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УСЛУГИ.....	7
1. Пътническо търсене по видове транспорт и по категории пътници.....	7
1.1. Пътуванията, извършвани в Република България, с различните видове транспорт.....	7
1.2. Пътници, ползващи право на безплатни пътувания, пътувания с намалени цени и пътуващи по редовна тарифа.....	21
2. Анализ на демографските тенденции.....	25
2.1. Анализ на демографските прогнози на НСИ и коефициент на възрастова зависимост по области при хипотеза на конвергентност.....	26
2.2. Разпределение на населението по области и по агломерационни центрове.....	27
2.3. Дисбаланси между Северна и Южна България.....	32
2.4. Коефициент на възрастова зависимост.....	36
3. ЖП инфраструктура.....	36
3.1. Дължина на железопътната мрежа.....	37
3.2. Динамика в дължината на железопътната мрежа.....	43
3.3. Дължина на железопътни линии на 100 кв. км територия.....	44
3.4. Дължина на железопътни линии на 10 000 души население.....	45
3.5. Процент електрифицирани линии.....	46
3.6. Планирани модернизации на жп инфраструктурата до 2040 г.....	50
3.7. Железопътен транспорт и устойчивост.....	59
4. Данни от маркетингови проучвания и проучвания на удовлетвореността.....	66
4.1. Предпочитан транспорт.....	67
4.2. Изследване на нагласи за използване на железопътен транспорт.....	72
4.2.1. Настоящо потребление на ЖП услуги.....	72
4.2.2. Потребление на обществен транспорт.....	74
5. Прогноза за търсенето на пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. .....	95
6. Прогноза за железопътното пътническо търсене към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. ....	97
7. Изводи и заключения за търсенето на железопътни пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. ....	99

III. ЗАДАЧА 1.3. ОЦЕНКА НА УСЛУГИТЕ, КОИТО БИХА МОГЛИ ДА БЪДАТ ПРЕДОСТАВЕНИ ОТ ОТВОРЕН ДОСТЪП/ТЪРГОВСКИ ОПЕРАТОРИ .....	100
1. Социално-икономически анализ .....	100
1.1.Макроикономически тенденции за периода 2010-2022 г. ....	100
1.2. Икономическа структура и секторно представяне .....	106
1.3. Структура и представяне на секторите 2010-2019 г.....	107
1.4. Регионални измерения .....	109
1.5. Обобщение и изводи .....	111
2. Анализ и прогнозиране на пътническите превози по автомобилен, автобусен и железопътен транспорт.....	112
3. Прогнозен модален сплит.....	116
4. Модел на приходите, разходите и рентабилността на влак и изчисляване на нетния финансов резултат на всеки чифт влак.....	117
5. Резултати от проведено проучване за потенциално заинтересовани от българския пазар пътнически железопътни оператори .....	131
6. Предложение за обема на договора по изпълнение на задължението на държавата за предоставяне на обществени услуги (ЗОУ) за превоз на пътници по железопътен транспорт по всички основни и второстепенни линии и всяка категория влакове ...	132
7. Предложение за възможността за предоставяне на услуги за превоз на пътници на търговски принцип по железопътната мрежа.....	137
IV. ЗАДАЧА 1.4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОБХВАТА НА ПАЗАРНАТА ОЦЕНКА .....	138
4.1. Вариант 1 „Възлагане на задължение за обществена услуга в един пакет за цялата мрежа“ (Вариант 1) .....	138
4.2. Вариант 2 „Възлагане на задължение за обществена услуга по конкретни маршрути/райони от мрежата“ (Вариант 2).....	139
V. ЗАДАЧА 1.5. ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА .....	140
VI. ЗАДАЧА 1.6. ОЦЕНКА ДАЛИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛИТЕ НА ПОЛИТИКАТА ЗА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ, МОЖЕ ДА СЕ ИЗПОЛЗВА МЯРКА, КОЯТО НАРУШАВА КОНКУРЕНЦИЯТА В ПО-МАЛКА СТЕПЕН ОТ ВЪЗЛАГАНЕТО НА ДОГОВОР ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПРЕВОЗ.....	147
VII. ЗАДАЧА 1.7. ТЪЛКУВАНЕ И ФОРМУЛИРАНЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯ .....	148
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	157

## ИДЕНТИФИКАЦИЯ

<b>Договор №:</b>	Договор Д-34/29.08.2023 г.
<b>Договаряща организация:</b>	Министерство на транспорта и съобщенията
<b>Име на проекта:</b>	„Пазарна оценка за железопътния сектор, определяща обхвата на задължението за извършване на обществена услуга съгласно новия договор за обществена услуга за железопътен превоз“
<b>Изпълнител/Консултант:</b>	ДЗЗД „Железопътен транспорт“ с участници Адвокатско дружество „Попов, Арнаудов и партньори“ и Глобал Метрикс ЕООД
<b>Дата на подписване на договора:</b>	29.08.2023 г.
<b>Дата на започване изпълнението:</b>	29.08.2023 г.
<b>Краен срок на проекта:</b>	24.01.2024 г.
<b>Ръководител екип</b>	Галин Илиев Попов
<b>Изследователски и експертен екип, изготвил доклада:</b>	Ключов експерт 2: Анализи и прогнози - Д-р Радостина Ангелова Стефанова, Ключов експерт 3: Социално-икономически оценки - Габриела Детелинова Йорданова, Ключов експерт 4: Юрист – Елеонора Бориславова Сергиева  Неключови експерти: Тодор Анастасов, Димо Гецов, Десислава Илиева, Катерина Георгиева, Павел Перпелиев, Ралица Димитрова.
<b>Вид доклад:</b>	Аналитичен доклад по Дейност 1

## Списък на използваните съкращения

- АИК - Адаптацията към изменението на климата
- БВП – Брутен вътрешен продукт
- БДЖ-ПП – „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД
- БДС – Брутна добавена стойност
- НКЖИ – ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
- ЖП - Железопътен
- ЖП линии - Железопътни линии
- ЖП сектор - Железопътен сектор
- ИКТ - Информационни и комуникационни технологии
- ИПИ - Институт за пазарна икономика
- МОСВ - Министерство на околната среда и водите
- НСИ - Национален статистически институт
- ОРД - Общата разгъната дължина
- п.п - Процентен пункт
- пкм - Пътниккилометри
- ПЧИ - Преки чуждестранни инвестиции
- РП - Разделен пост
- СУВР - Система за управление на влаковата работа
- ТПС - Технически помощни средства
- ТСОС - Технически спецификации за оперативна съвместимост
- ТСОС КУС. - Технически спецификации за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“
- ИА „ЖА“ – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
- СО<sub>2</sub> - (Carbon Dioxide) Въглероден двуокис
- ERA - (European Union Agency for Railways) Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз
- ERTMS - (European Rail Traffic Management System) Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт
- ETCS - (The European Train Control System) Европейска система за контрол на трафика
- GSM-R - (The Global System for Mobile Communications-Railway) Глобална мобилна радиосистема
- SCADA - (Supervisory control and data acquisition)
- TEN-T - (Trans-European Transport Network) Трансевропейска транспортна мрежа

## ВЪВЕДЕНИЕ

Доклад „Оценка на търсенето на пътнически железопътни услуги“ е изготвен от екипа на ДЗЗД „Железопътен транспорт” с участници Адвокатско дружество „Попов, Арнаудов и партньори” и Глобал Метрикс ЕООД в съответствие с изискванията за изпълнение на Договор Д-34/29.08.2023г. - „Пазарна оценка за железопътния сектор, определяща обхвата на задължението за извършване на обществена услуга съгласно новия договор за обществена услуга за железопътен превоз“ и изискванията на техническата спецификация изготвена от Министерство на транспорта и съобщенията, по отношение на Дейност 1.

Настоящите доклад е част от дейностите, които се извършват в изпълнение на реформа К8Р1 „Стратегическа рамка на транспортния сектор“, залегнала в компонент „Транспортна свързаност“, Направление 3: Железопътен транспорт от Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ), в рамките на която се предвижда подготовка на предложение/условия за възлагане на нов Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България, съгласно изискванията на Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт.

## I. ЗАДАЧА 1.1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕЛИТЕ НА ПАЗАРНАТА ОЦЕНКА

Целите на изготвянето на пазарната оценка включват:

- Постигане на подобро качество и ефективност на услугите за железопътен превоз на пътници;
- Увеличаване на дела на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт;
- Гарантиране на правата на ползватели на пътниците, използващи железопътен транспорт;
- Постигане на икономическа ефективност на политиката в областта на обществения транспорт.
- Оценка на услугите, които биха могли да бъдат предоставени от отворен достъп/търговски оператори

## II. ЗАДАЧА 1.2. ОЦЕНКА НА ТЪРСЕНЕТО НА ПЪТНИЧЕСКИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УСЛУГИ

### 1. Пътническо търсене по видове транспорт и по категории пътници

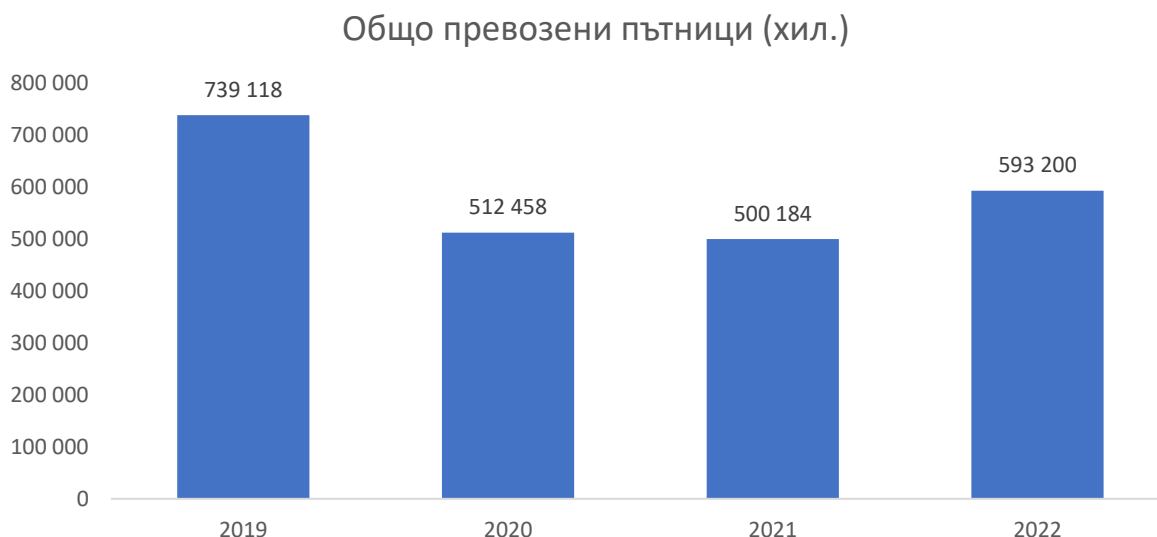
#### 1.1. Пътуванията, извършвани в Република България, с различните видове транспорт

---

*В резултат от пандемията от COVID-19 е налице спад в броя превозени пътници, но към 2022 са налице сигнали за възстановяване на пътуванията, като се очаква към 2023 година те да се доближат до пред пандемичния период. На този фон броят превозени пътници и извършената работа от железопътния транспорт през 2022 година надвишават същите показатели от периода преди пандемията.*

---

Обобщените данни за превозени пътници са акумулирани от дейността на сухопътния транспорт, водния транспорт, въздушния транспорт и градския електротранспорт в страната. Сухопътният транспорт включва превозната дейност на железопътния и автомобилния транспорт. Пътническите превози със сухопътен транспорт се отнасят за превозените пътници и извършената работа от железопътния и автобусния транспорт, а градския електротранспорт включват превозените пътници и извършената работа от тролейбусния и електробусния транспорт в страната, трамвайния транспорт и метрото в гр. София.



*\*НСИ, статистически справочник 2023*

Общият дял на превозените пътници през 2022 година се е увеличил с малко над 93 млн. пътника спрямо предходната година. В периода 2020-2021 година се наблюдава спад в броя пътници, като през 2020 година броят е с близо 227 милиона по-малко спрямо данните за 2019 година, което е резултат от настъпилите ограничения в резултат на

пандемията от COVID-19. Засегнати са всички видове транспорт, като през 2022 година превозените пътници все още не са достигнали броя от 2019 г.

<b>Превозени пътници и извършена работа от транспорта</b>				
<b>Видове транспорт</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
	Превозени пътници - хил.			
<b>Общо</b>	<b>739 118</b>	<b>512 458</b>	<b>500 184</b>	<b>593 200</b>
Сухопътен транспорт	467 524	318 768	307 614	348 401
Воден транспорт	102	91	152	214
Въздушен транспорт	2 693	591	603	2 418
Градски електротранспорт	268 799	193 008	191 815	242 167
	Извършена работа - млн. пкм			
Сухопътен транспорт	12360	6157	6155	8340
Воден транспорт	10	6	6	9
Въздушен транспорт	4234	816	1386	4062
Градски електротранспорт	1405	949	988	1257

*\*Статистически справочник 2023*

*\*Сухопътен транспорт - Данните се отнасят само за платените пътувания от железопътния и автобусния транспорт.*

*\*Воден транспорт - Данните са обобщени за речния и морския транспорт.*

<b>2019</b>	<b>Брой превозени пътници (хил.)</b>	<b>% дял превозени пътници</b>	<b>2020</b>	<b>Брой превозени пътници (хил.)</b>	<b>% дял превозени пътници</b>
Сухопътен транспорт	467 524	63,25%	Сухопътен транспорт	318 768	62,20%
Воден транспорт	102	0,01%	Воден транспорт	91	0,02%
Въздушен транспорт	2 693	0,36%	Въздушен транспорт	591	0,12%
Градски електротранспорт	268 799	36,37%	Градски електротранспорт	193 008	37,66%
<b>Общо</b>	<b>739 118</b>	<b>100%</b>	<b>Общо</b>	<b>512 458</b>	<b>100%</b>



<b>2021</b>	<b>Брой превозени пътници (хил.)</b>	<b>% дял превозени пътници</b>	<b>2022</b>	<b>Брой превозени пътници (хил.)</b>	<b>% дял превозени пътници</b>
Сухопътен транспорт	307 614	61,50%	Сухопътен транспорт	348 401	58,73%
Воден транспорт	152	0,03%	Воден транспорт	214	0,04%
Въздушен транспорт	603	0,12%	Въздушен транспорт	2 418	0,41%
Градски електротранспорт	191 815	38,35%	Градски електротранспорт	242 167	40,82%
<b>Общо</b>	<b>500 184</b>	<b>100%</b>	<b>Общо</b>	<b>593 200</b>	<b>100%</b>

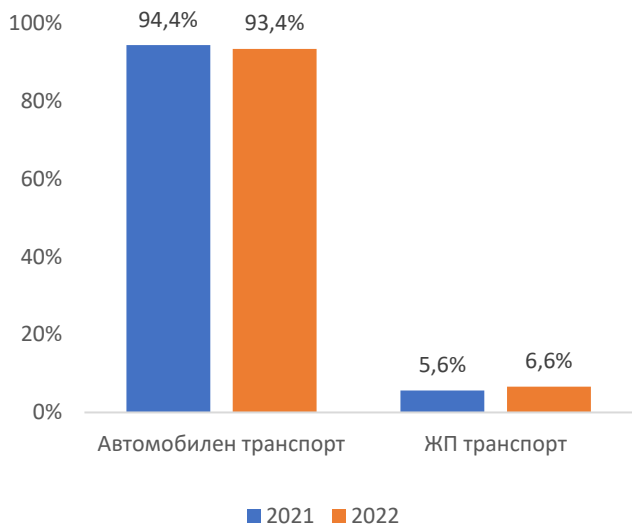
*\*НСИ, Статистически справочник 2023 (собствени изчисления)*

*\*Сухопътен транспорт - Данните се отнасят само за платените пътувания от железопътния и автобусния транспорт.*

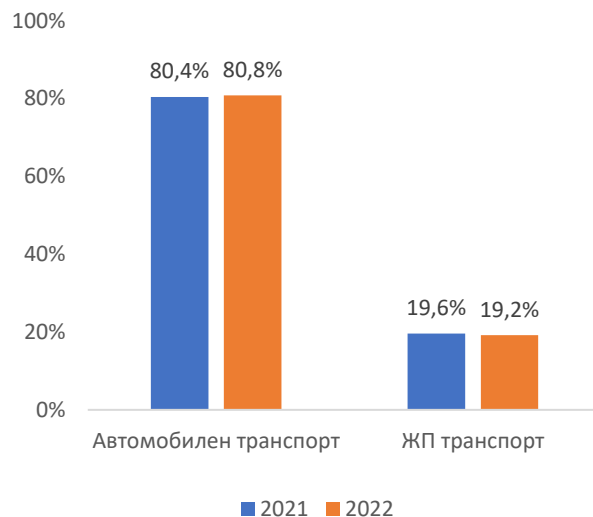
*\*Воден транспорт - Данните са обобщени за речния и морския транспорт.*

Пътниците, превозени чрез сухопътен транспорт, бележат увеличение с близо 41 милиона през 2022 година. Те представляват общо 58,73% от общия дял превозени пътници, което е с 2,77 пр. п. по-малко спрямо дела им от всички пътуващи чрез сухопътен транспорт предходната година и с около 5 пр. п. по-малко спрямо дела им през 2019 г. Пътниците, превозени с градски електротранспорт, са с 50 352 хил. повече през 2022 година. Процентното съотношение показва, че делът на превозени пътници чрез градски електротранспорт е нараснал с 2,47 пр. п. спрямо предходната година и с около 5 пр. п. по-голям спрямо 2019 г. Общият брой на пътници, превозени чрез въздушен транспорт, е значително по-висок през 2022 година (2 418 хил. пътници) и почти достига до регистрирания брой през 2019 година (2 693 хил. превозени пътници).

Национален транспортен пазар  
Сухопътен транспорт  
(Превозени пътници)



Национален транспортен пазар  
Сухопътен транспорт  
(Реализирани пътничкилометри)



\* *Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД 31 декември 2022 г.*

Пазарният дял на железопътния транспорт през 2022 година е 6,6% за превозени пътници и 19,2% за реализирани пътничкилометри от сухопътния транспорт. Наблюдава се завишаване на пазарния дял спрямо предходната година с 1 пр. п. за броя превозени пътници и спад с 0,4 пр. п. за реализираните пътничкилометри. И автомобилният, и железопътният транспорт отчитат ръст на реализираните превози през 2022 г. Обемните показатели при железопътния транспорт са отбелязали по-голям ръст – 35% за превозени пътници и 33% за реализирани пътничкилометри. Автомобилните превози са отчели 12% покачване при превозените пътници и 38% за реализирани пътничкилометри<sup>1</sup>. След възстановяването от COVID-19, 2022 година е годината с най-високи стойности на база превозени пътници и пътничкилометри за целия изследван период (2015-2022).

Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт – Годишни данни								
Наименование на показателите	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Превозени пътници - хил.	22526,3	21433,6	21203,2	21337,7	21339,5	16810,4	17147,2	23074,4
в т. ч. вътрешни превози	22284,0	20910,7	20411,3	20534,1	20285,0	16509,5	16868,6	21425,4

<sup>1</sup> Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД 31 декември 2022 г.

международни превози	242,3	522,9	791,9	803,6	1054,5	300,9	278,7	1649,1
Извършена работа - млн. пкм	1552,1	1457,9	1437,5	1479,4	1523,8	1119,3	1204,6	1603,2
в т. ч. вътрешни превози	1538,3	1440,5	1416,0	1457,6	1495,4	1112,4	1198,5	1567,6
международни превози	13,8	17,4	21,5	21,8	28,4	6,9	6,2	35,6

*\*Национален статистически институт*

В периода от 2015 година до 2019 година тенденцията за брой превозени пътници от железопътния транспорт в България е относително стабилна, като броят превозени пътници през всяка година е около 21 300 000. Поради условията, свързани с пандемията от ковид и други фактори през 2020 година, броят им спада до 16 810,4 хил. През 2021 година броят на превозените пътници се увеличава до 17 147,2 хил., а през 2022 година достига до 23 074,4 хил., което надвишава с над 500 хил. броя на превозените през 2015 г. пътници.

През последната отчетна година чрез железопътен транспорт са изминати 1 603,20 млн. пкм., което надвишава реализираните през 2015 година 1 552,1 млн. пкм.

<b>Изпълнение на основните обемни и икономически показатели</b>						
	<b>Общо</b>	<b>Отчет 2021</b>	<b>План 2022</b>	<b>Отчет 2022</b>	<b>% изменение отчет/план 2022</b>	<b>% изменение 2022/2021</b>
<b>Превозени пътници (хил.)</b>		17 147,28	18 899,97	23 074,43	22%	35%
Пътниккилометри (млн.)		1 204,55	1 255,59	1 603,20	28%	33%
Средно превозно р-ние		70 247	66 433	69,479	5%	-1%
Приходи нето (хил. лв)		43 761	50 077	61 319	22%	40%

*\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

Планът за 2022 година е за повишаване на превозените пътници до достигане на общ брой от близо 18 900 млн. превозени пътници. Постигнатите резултати от 23 074 млн. пътници надминават предвидените резултати с 22%. Общото увеличение през 2022 година спрямо предходната е с 5 927 млн. пътници повече или с увеличение от 35%. Постигнатите приходи през 2022 година са с 22% повече спрямо предвидените и с 40% повече спрямо постигнатите предходната година. Реализираните пътниккилометри през 2022 година са с 33% повече спрямо данните за 2021 година. Средното превозно

разстояние достига сходни стойности с реализираното през 2021 година, но въпреки това остава с 1 пр. п. по-ниско от предходната година.

В международно съобщение са превозени 1 649,05 хил. пътници, с 1 370,31 хил. пътника повече в сравнение с 2021 г. и с 1 257,05 хил. пътника повече от бизнес програмата.

Според данни от годишния доклад за дейността на БДЖ-ПП от 2023 година за периода януари-декември 2022 година във вътрешно съобщение са превозени общо 21 425,39 хил., с 4 556,85 хил. пътници повече от отчетените през предходната година.

Сегментирането на пазара показва, че малко под половината от превозите през 2022 година са с интеррегионални (бързи) влакове. Тази тенденция се запазва и през първите девет месеца на 2023 година.

<b>Пазарни сегменти 2022</b>		<b>млн. влкм</b>	<b>Пазарен дял</b>
	планирани	отчетни	
<b>Превози с интеррегионални (бързи) влакове</b>	9.505	9.580	<b>45.0%</b>
<b>Крайградски превози</b>	4.951	4.971	<b>23.3%</b>
<b>Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии</b>	4.627	4.636	<b>21.8%</b>
<b>Регионални превози по второстепенните жп линии</b>	2.099	2.107	<b>9.9%</b>
<b>Общо превози, обект на ЗОУ</b>	<b>21.182</b>	<b>21.293</b>	<b>100%</b>

Тази тенденция се запазва и през 2023 година. Обемът на превозите за 9-те месеца на 2023г. е 15.961 млн. влкм, от които с бързи влакове – 7.213 млн., а с пътнически влакове 8.748 млн. влаккилометри.

<b>Пазарни сегменти януари-септември 2023г.</b>		<b>млн. влкм</b>	<b>Пазарен дял</b>
	планирани	отчетни	
<b>Превози с интеррегионални (бързи) влакове</b>	7.246	7.213	<b>45.2%</b>
<b>Крайградски превози</b>	3.612	3.566	<b>22.3%</b>
<b>Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии</b>	3.580	3.557	<b>22.3%</b>
<b>Регионални превози по второстепенните жп линии</b>	1.633	1.624	<b>10.2%</b>
<b>Общо превози, обект на ЗОУ</b>	<b>16.072</b>	<b>15.961</b>	<b>100.0%</b>

\* В отчетните влаккилометри са включени извършените влаккилометри от резервен и извънредентранспорт.

Заминали пътници от 30-те най-големи гари за периода януари-декември 2022 г. показва ръст на пътниците с над 58%, който се дължи както на увеличение на пътуващите с билети (общ ръст над 42%), но предимно на увеличение на пътниците с абонаментни карти, нараснали над 2 пъти (средно увеличение за 30-те най-големи гари е 115%) спрямо данните за 2021 г.



### Анализ на превозите по гари на заминаване, километрични пояси и тарифни сегменти

ГАРА	ЗАМИНАЛИ ПЪТНИЦИ 2021			ЗАМИНАЛИ ПЪТНИЦИ 2022			% ИЗМЕНЕНИЕ 2022/2021		
	АБ. КАРТИ	БИЛЕТИ	ОБЩО	АБ. КАРТИ	БИЛЕТИ	ОБЩО	АБ. КАРТИ	БИЛЕТИ	ОБЩО
СОФИЯ	360 833	1 155 585	1 516 418	690 269	1 512 118	2 202 387	91%	31%	<b>45%</b>
ПЛОВДИВ	264 772	714 968	979 740	671 860	906 073	1 577 933	154%	27%	<b>61%</b>
ВАРНА	32 358	321 490	353 848	97 205	444 653	541 858	200%	38%	<b>53%</b>
РУСЕ	2 956	129 537	132 493	7 031	482 098	489 129	138%	272%	<b>269%</b>
ВИДИН	704	102 080	102 784	964	443 913	444 877	37%	335%	<b>333%</b>
СВОГЕ	134 010	107 272	241 282	301 429	116 252	417 681	125%	8%	<b>73%</b>
ПЕРНИК	118 003	158 910	276 913	218 614	188 970	407 584	85%	19%	<b>47%</b>
АСЕНОВГРАД	73 909	171 995	245 904	219 455	160 669	380 124	197%	-7%	<b>55%</b>
ПЛЕВЕН	29 141	198 274	227 415	47 452	266 873	314 325	63%	35%	<b>38%</b>
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	7 924	189 802	197 726	16 501	275 605	292 106	108%	45%	<b>48%</b>
БУРГАС	10 045	190 179	200 224	18 566	273 242	291 808	85%	44%	<b>46%</b>
СТАМБОЛИЙСКИ	63 883	70 118	134 001	193 134	82 292	275 426	202%	17%	<b>106%</b>
МЕЗДРА	18 084	181 638	199 722	37 679	234 776	272 455	108%	29%	<b>36%</b>
КРУМОВО	56 979	54 624	111 603	108 970	156 771	265 741	91%	187%	<b>138%</b>
ВРАЦА	28 713	131 761	160 474	49 699	168 226	217 925	73%	28%	<b>36%</b>
СТАРА ЗАГОРА	10 216	148 511	158 727	11 559	191 272	202 831	13%	29%	<b>28%</b>
ПАЗАРДЖИК	19 544	125 657	145 201	39 777	160 809	200 586	104%	28%	<b>38%</b>
СЕПТЕМВРИ	11 060	106 263	117 323	25 028	134 051	159 079	126%	26%	<b>36%</b>
ДИМИТРОВГРАД	14 261	95 031	109 292	23 880	124 056	147 936	67%	31%	<b>35%</b>
ШУМЕН	6 685	92 127	98 812	13 636	129 135	142 771	104%	40%	<b>44%</b>
ЛЕВСКИ	13 931	82 219	96 150	26 515	106 375	132 890	90%	29%	<b>38%</b>
СОФИЯ - СЕВЕР	13 649	83 995	97 644	22 616	99 007	121 623	66%	18%	<b>25%</b>
РАДОМИР	17 789	71 213	89 002	27 550	89 705	117 255	55%	26%	<b>32%</b>
ЧЕРВЕН БРЯГ	6 737	84 668	91 405	12 955	102 884	115 839	92%	22%	<b>27%</b>
ПЕРНИК – РАЗПР.	54 750	22 618	77 368	90 387	22 596	112 983	65%	0%	<b>46%</b>
КОСТЕНЕЦ	20 822	58 768	79 590	46 586	65 835	112 421	124%	12%	<b>41%</b>
ЦЕРОВО	31 550	37 866	69 416	71 226	38 164	109 390	126%	1%	<b>58%</b>

<b>КАРЛОВО</b>	3 508	78 438	81 946	4 086	103 626	107 712	16%	32%	<b>31%</b>
<b>ГОРНА БАНЯ</b>	45 995	30 819	76 814	75 747	26 567	102 314	65%	-14%	<b>33%</b>
<b>БОЙЧИНОВЦИ</b>	<b>9 585</b>	<b>71 804</b>	<b>81 389</b>	<b>14 213</b>	<b>87 441</b>	<b>101 654</b>	<b>48%</b>	<b>22%</b>	<b>25%</b>

*Източник на Информация: Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

## Точност на разписанието на влаковете

През 2022 г. няма промяна в стойностите на показателите, които отчитат точност на транспортната услуга. Делът на закъснелите влакове се запазва, като има промяна само в причините за закъснение – спада делът на закъсненията по външни причини за сметка на закъсненията по причини, свързани с БДЖ-ПП и ДП „НКЖИ“.

Спазването на разписанието на влаковете и предлагането на услуга без отмяна на влакове са едни от основните фактори за увеличаване пътуванията с железопътен транспорт.

	2021 г.			2022 г.		
	Бързи влакове	Крайградски и пътнически влакове	Общо	Бързи влакове	Крайградски и пътнически влакове	Общо
<b>1. Закъснели влакове с над 60 минути от начална гара</b>						
- общ брой влакове по ГДВ	28 494	167 332	195 826	29 713	170 248	<b>199 961</b>
- брой закъснели влакове	65	377	442	85	357	<b>442</b>
- % на закъснелите от общия брой	0,23%	0,23%	0,23%	0,29%	0,21%	<b>0,22%</b>
<b>Причини за закъсненията (%)</b>						
- от страна на ДП „НКЖИ“ (железен път; ел. инсталации; контактна мрежа; )	24.62%	16.45%	17.65%	23,53%	28,57%	<b>27,60%</b>
- от страна на БДЖ-ПП (локомотиви; вагони, връзка; пътници)	43.08%	45.36%	45.02%	48,24%	48,18%	<b>48,19%</b>
- по външни причини (прегазен човек; свличане на скална маса; ПТП на прелези, влошена зимна обстановка)	32.31%	38.20%	37.33%	28,24%	23,25%	<b>24,21%</b>
<b>2. Закъснели влакове с над 5 минути в крайна гара</b>						
- общ брой влакове по ГДВ	28 494	167 332	195 826	29 713	170 248	<b>199 961</b>
- брой закъснели влакове	4 564	10 907	15 471	4 626	11 340	<b>15 966</b>
- % на закъснелите от общия брой	16,02%	6,52%	7,90%	15,57%	6,66%	<b>7,98%</b>



Причини за закъсненията (%)						
- от страна на ДП „НКЖИ” (железен път; ел. инсталации; контактна мрежа, намалени скорости от ремонтните дейности по железния път)	44.98%	37.99%	40.06%	44,90%	40,98%	<b>42,11%</b>
- от страна на БДЖ-ПП (локомотиви; вагони, по връзка)	36.44%	41.42%	39.95%	38,09%	41,63%	<b>40,61%</b>
- външни причини (прегазен човек; ПТП на прелези, влошена зимна обстановка)	<b>18.58%</b>	<b>20.58%</b>	<b>19.99%</b>	<b>17,01%</b>	<b>17,39%</b>	<b>17,28%</b>

*Източник на информация: БДЖ – ПП, Д О К Л А Д за качеството на предоставяните превозни услуги с железопътен транспорт на територията на Република България за периода януари - декември 2022 година*

#### **Анализ на конкуренцията на железопътните пътнически превози**

В последните месеци на 2022 г. автопревозвачите увеличават драстично цените на билетите си, вследствие на промените на цените на горивата. Увеличението спрямо октомври 2021 г. за крайградски маршрути е средно 26%. Сравнение между цените на билетите за крайградски превози с железопътен и автобусен транспорт е показано в следващата таблица:

№	Релация	Железопътен транспорт		Автобусен транспорт		Цената на автобус е по-висока от цената на влак, с: (%)
		брой влакове	цена в една посока	брой автобуси	цена в една посока	цена в една посока
		директни	по редовна тарифа за ПВ II кл.		по редовна тарифа	по редовна тарифа
1	София - Перник	22	2,30 лв.	55	3,60 лв.	57%
2	София - Радомир	13	3,05 лв.	12	3,80 лв.	25%
3	София - Своге	20	2,30 лв.	10	3,50 лв.	52%
4	София - Сливница	9	2,10 лв.	25	2,50 лв.	19%
5	София - Драгоман	9	3,05 лв.	6	3,50 лв.	15%
6	София - Банкя	5	1,00 лв.	гр. транспорт	1,60 лв.	60%
7	София - Ихтиман	9	3,65 лв.	7	6,00 лв.	64%
8	София - Елин Пелин	11	2,10 лв.	12	3,60 лв.	71%
9	Пловдив - Асеновград	16	1,30 лв.	14	2,00 лв.	54%
10	Пловдив - Пещера	4	3,05 лв.	10	5,00 лв.	64%
11	Пловдив - Панагюрище	3	4,25 лв.	1	8,40 лв.	98%
12	Пловдив - Хисар	11	3,05 лв.	13	4,50 лв.	48%
13	Варна - Добрич	5	5,25 лв.	35	6,00 лв.	14%

*Забележка: Цената за железопътен транспорт е за пътнически влак II клас. Цените на автобусния транспорт – интернет страниците на автогари и на транспортни компании.*

#### **Автобусни превози на дълги разстояния**

С покачването на цените на горивата през 2022 г. цените на автобусните билети са средно с 50% по-високи от цените за билет за влак. Спрямо октомври 2021 г., увеличението на цените на билетите за автобус по маршрути на дълги разстояния е средно около 20%. Сравнителна таблица на цените на билетите за бърз влак и автобус по основни направления:

№	Релация	Железопътен транспорт			Автобусен транспорт			Цената на автобус е по-висока от цената на влак, с: (%)	
		директни влакове	еднопосочен билет	отиване и връщане БВ II кл	брой автобуси	еднопосочен билет	отиване и връщане	еднопосочен билет	отиване и връщане
1	София-Варна	8	24,00 лв.	35,75 лв.	16	33,00 - 35,00лв.	58,00 лв.	42%	62%
2	София-Плевен	8	10,75 лв.	17,20 лв.	13	14,00-18,00 лв.	-	49%	-
3	София-Г.Оряховица	7	14,85 лв.	23,75 лв.	1	-	-	-	-
4	София-Шумен	5	20,05 лв.	32,10 лв.	6	30,00 лв.	-	50%	-
5	София-Добрич	-	25,65 лв.	41,05 лв.	3	34,00-38,00 лв.	-	40%	-
6	София-Русе	1	19,20 лв.	30,70 лв.	7	26,00 лв.	36,00-42,00 лв.	35%	17%
7	София-Силистра	1	27,25 лв.	42,30 лв.	2	35,00-36,00 лв.	48,00 лв.	32%	13%
8	София-Пловдив	13	9,15 лв.	14,65 лв.	21	14,00-16,00 лв.	-	64%	-
9	София-Бургас	6	19,20 лв.	30,70 лв.	9	30,00-33,00 лв.	41,60 лв.	56%	36%
10	София-Стара Загора	5	14,00 лв.	22,45 лв.	12	24,00-25,00 лв.	30,00-32,00 лв.	71%	34%
11	София-Димитровград	8	12,40 лв.	19,85 лв.	2	22,00-26,00 лв.	-	77%	-
12	София-Благоевград	8	7,60 лв.	12,15 лв.	15	12,00 лв.	-	58%	-
13	София-Дупница	10	6,00 лв.	8,40 лв.	18	7,00 лв.	-	17%	-
14	София-Петрич	0	11,60 лв.	18,55 лв.	8	19,00 лв.	-	64%	-

1 5	София- Сандански	2	10,35 лв.	16,55 лв.	6	16,00 лв.	-	55%	-
1 6	София- Кюстендил	1	6,60 лв.	9,20 лв.	12	9,00 лв.	-	36%	-
1 7	София-Видин	3	14,00 лв.	22,45 лв.	6	25,00 лв.	35,00 лв.	79%	56%
1 8	София-Враца	5	6,60 лв.	10,55 лв.	15	12,00-15,00 лв.	18,00-22,00 лв.	82%	71%
1 9	Пловдив-Бургас	3	14,85 лв.	23,75 лв.	3	21,00 - 23,00 лв.	32,80 лв.	48%	38%
2 0	Пловдив-Варна	2	18,40 лв.	29,45 лв.	1	26,00 лв.	-	41%	-
2 1	Варна-Русе	2	12,40 лв.	19,85 лв.	4	20,00 лв.	-	61%	-
2 2	Варна-Шумен	10	6,60 лв.	10,55 лв.	10	10,00 - 12,00 лв.	-	52%	-

*Забележка: Цената за железопътен транспорт е за бърз влак II клас. Цените на автобусния транспорт - интернет страниците на автогари и на транспортни компании.*

## 1.2. Пътници, ползващи право на безплатни пътувания, пътувания с намалени цени и пътуващи по редовна тарифа

Заедно с общия ръст на пътниците и пътниккилометрите през 2022 година нарастват и пътуванията на граждани, уредени с правителствени нормативни актове. Най-голям дял сред лицата, пътуващи с абонаментни карти са учащите/студенти.

През 2022 година пътуванията на граждани, уредени с правителствени нормативни актове бележат значителен ръст. Според разгледаните данни превозите с компенсации от Държавния бюджет съставляват 20% от общия брой пътувания с железопътен транспорт. Превозени са 4 531 918 пътника и са реализирани 333 028 млн. пътниккилометри с компенсации. Средното превозно разстояние е 73 км. В сравнение с данните за 2021 година превозените пътници са с 59% повече. За групите пътници, имащи право на безплатни или с намалени цени на пътувания - многодетни майки; инвалидите с определена първа или втора група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки телесни и душевни увреждания; ветераните от войните; лицата, получаващи пенсия при условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс (вкл. и граждани на ДЧ на ЕС, ЕИП или Швейцария); учащите се редовно обучение на възраст под 26 години е отчетено общо намаление на реализираните превози с 16%.<sup>2</sup>

Отчет за превозените пътници ползващи право на безплатни и с намалени цени пътувания съгласно Постановление №295 на МС		
Видове пътувания	Брой пътници	Средно превозно разстояние (км)
<b>Безплатни</b>		
<b>Многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца - 1 безплатно пътуване годишно за отиване и връщане</b>	8 002	240
Инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки и телесни и душевни недъзи, както и придружителите им - по 2 пътувания годишно за отиване и връщане	80 495	224
Ветерани от войните - едно пътуване годишно (отиване и връщане)	32	237

<sup>2</sup> Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

Ветерани от войните - неограничен брой в границите на областта, в която живеят срещу специално издадена карта за безплатно пътуване	18 144	40
Носители на Ордена за храброст - 3 пътувания годишно (отиване и връщане).	10	200
<b>С намаление</b>		
<b>Учащите се от всички категории училища и ВУЗ в страната с редовно целогодишно дневно обучение - пътуват неограничено с 50% намаление.</b>	1 973 040	71
Групови пътувания на учащи се, включително и на придружителите им - пътуват неограничено със 75%.	31 359	153
<b>Възрастни граждани над 60 г. за жените и 63 г. за мъжете, получаващи пенсия - пътуват неограничено с 50% намаление<sup>3</sup></b>	2 420 836	69
<b>Общо</b>	<b>4 531 918</b>	<b>73</b>

*\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

Относителният дял на основната категория пътници (учащи и възрастни граждани) е 97% от реализираните превози, обект на компенсация. При превозите на възрастни граждани се отчита увеличение с 32%, а за категорията учащи със 122%<sup>4</sup>. Възрастните граждани (над 60 г. за жените и 63 г. за мъжете), получаващи пенсия в България са 2 420 836 от общия брой превозени пътници, което се равнява на 53,42%. Превозените пътници от категория учащи са 1 973 040, което съставлява 43,54% от реализираните превози. Останалите категории пътници съставляват общо 3,05% от реализираните превози, като най-голям дял от тях заемат категорията пътници - Инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки и телесни и душевни недъзи, както и придружителите им - по 2 пътувания годишно за отиване и връщане. От тази категория са били реализирани общо 80 495 превози на пътници. Средното превозно разстояние е най-дълго при категориите пътници – Многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца – 1 безплатно пътуване годишно за отиване и връщане (240 км.) и Ветерани от войните - едно пътуване годишно (отиване и връщане) (237 км.).

Превози по ЗОУ					
Превози по ЗОУ	Отчет 2021	План 2022	Отчет 2022	% изменение отчет/план 2022	% изменение 2022/2021

<sup>3</sup> От 01.01.2023 г. е в сила ПМС № 402 за изменение и допълнение на ПМС № 259, като карта се издава освен на български пенсионери на и граждани на ЕС или друга държава, страна по споразумението за Европейско икономическо пространство, които са придобили право на пенсия в тях.

<sup>4</sup> Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.

<b>Превозени пътници (хил.)</b>	16 864,87	18 503,97	21 388,65	16%	27%
Пътниккилометри (млн.)	1 198,20	1 243,75	1 558,19	25%	30%
Средно превозно р-ние	71,05	67,22	72,85	8%	3%
Приходи нето (хил.лв)	42 467,11	48 699,48	55 923,75	15%	32%

\* *Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

Превозените пътници по ЗОУ през 2022 година са с 27% повече спрямо реализираните превози през 2021 година. Предвиденият план за увеличение е изменен с 16%, като са били реализирани 2,885 млн. повече превози от предвиденото. Приходите са с 32% повече спрямо предходната година или с близо 13 500 000 лева повече. Реализираните пътниккилометри са с 25% повече от предвидените за 2022 година и с 30% повече от реализираните през 2021 година.

<b>Железопътни карти</b>								
Период	Учаш/ студент	Възрастен	Дете	Семейство	ТПЛ	Младек	Класик	Общо
<b>2022</b>	52 779	28 259	3 267	2 590	5 256	1 183	11 721	105 055
<b>2021</b>	32 973	19 884	2 217	2 008	4 912	749	10 083	72 826
<b>Разлика</b>	19 806	8 375	1 050	582	344	434	1 638	32 229
<b>%</b>	60,07%	42,12%	47,36%	28,98%	7,00%	57,94%	16,25%	44,25%

\* *Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

През 2022 година общият брой продадени железопътни карти е 105 055, като продажбите за дванадесетте месеца на 2022 година показват общо увеличение при всички видове карти от 44,25%. Най-голямо увеличение е регистрирано при издадените карти за ученици и студенти – 60,07%. Трябва да се отбележи, че общия брой студенти в страната е 214 хил., а броят на учениците е 710 хил.<sup>5</sup>, което показва, че едва 6% от тези групи ползват железопътни карти.

В статистиката липсва информация за пътуванията на служители на железниците, които се водят безплатни. Това ограничава възможностите за анализ на броя е дела на тези пътувания от общия брой пътувания.

При продажбите на железопътни карти за възрастни е отбелязан ръст от 42,12%, като през 2022 година са реализирани 8 375 продажби повече спрямо предходната година. Увеличението при продажбите на карти за младежи увеличението е в рамките на 57,94%

<sup>5</sup> НСИ, Образование и учене през целия живот, <https://bit.ly/3R3L3h6>

или 434 карти повече спрямо продадените през 2021 година. Висок ръст в продажбите се наблюдава и при продажбите на картите за деца (47,36%) и младежи (57,94%). Продадените карти за деца са общо 1050 повече, а тези за младежи – 434. Най-нисък е ръстът при продажбите на железопътни карти са трудно подвижни лица (7%) и картите „Класик“ (16,25%).

Период	Абонаментни карти			
	за 1 м.	за 3 м.	5 дни	Общо
2022	34 924	3 778	13 673	52 375
2021	30 291	3 048	13 942	47 281
Разлика	4 633	730	-269	5 094
%	15,29%	23,95%	-1,93%	10,77%

\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.

Общият брой издадени абонаментни карти за 2022 г. се е увеличил с 10,77%. Спад е регистриран единствено при продажбите на петдневни карти, като през 2022 година са продадени 269 карти по-малко, което се равнява на спад от 1,93%. Най-голям ръст е отчетен при продажбите на карти за три месеца (23,95%). Едномесечните карти, също са отбелязали ръст, равняващ се на 15,29%. Основният интерес е насочен към картите за един месец.

Година	2021			2022			Разлика 2022/2021 %		
	Пътници , хил.	ПКМ , млн.	Ср. р-ние, км	Пътници , хил.	ПКМ , млн.	Ср. р-ние, км	Пътници , хил.	ПКМ , млн.	Ср. р-ние, км
<b>Редовна тарифа</b>	5 152	334	64,8	8 216	497	60,5	59%	49%	-7%
Тарифни оферти на БДЖ-ПП	2 978	263	88,4	4 082	375	91,8	37%	42%	4%
Пътувания с компенсации	2 816	221	78,5	4 532	333	73,5	61%	51%	-6%
В т.ч. възрастни граждани	1 811	120	66,1	2 421	167	68,8	34%	39%	4%
Учащи и студенти	899	84	93,4	2 005	146	72,7	123%	74%	-22%
Други	106	18	164,8	107	21	193,7	1%	15%	18%

\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.



При пътуванията по тарифни сегменти за дванадесетте месеца на 2022 г. е регистриран ръст при пътуванията на всички групи пътници. Най-голям ръст е отчетен при пътуването на ученици и студенти. Според годишния отчетен доклад на БДЖ-ПП част от причините за тези данни се дължат на завръщането към присъствените учебни занятия и повишена мобилност след преустановяване на наложените ковид мерки.

Пътниците пътували по тарифен сегмент „Редовна тарифа“ са с 59% повече от предходната година. Наблюдава се и увеличение в реализираните пътничкилометри при този тарифен (49%).

През 2022 година средното изминато разстояние при пътуванията с тарифни оферти на БДЖ-ПП е 91,8 км при 4, 082 млн. пътували пътници. Пътуванията с компенсации са се реализирали на средно разстояние от 73,5 км при 4, 532 млн. пътували пътници. Най-ниска е средната стойност за пропътувани км от възрастни граждани (72,7 км). Учащите и студентите са пътували средно по около 72 км.

## 2. Анализ на демографските тенденции

Влияние върху търсенето на пътнически железопътни услуги ще имат и демографските тенденции в страната. Спадът на населението в страната ще води до намаляване на броя пътуващи. При хипотеза за увеличаване на активността и пътуванията, общия брой превозени пътници ще нараства, но те ще бъдат генерирани от по-малък брой лица.

---

*Прогнозните данни за броя на населението на НСИ очертават задълбочаване на демографските процеси в страната, свързани с намаляване на населението.*

*Проекцията до 2040 година показва, че общият брой на населението на България се очаква да бъде 6 135 500 души или с близо 12% по-малко спрямо това, което е към 2020 г. Това ще повлияе съществено на броя пътувания с железопътен транспорт, независимо от очакванията за ръст на мобилността и нарастване на използването на железопътния транспорт в общия дял пътувания на гражданите.*

---

## 2.1. Анализ на демографските прогнози на НСИ и коефициент на възрастова зависимост по области при хипотеза на конвергентност

---

*Във всички административни области, освен София град, се очаква спад на населението. Прогнозните данни показват, че коефициентът на възрастова зависимост ще нарасне от 57% към 2020 година на 67% към 2040 година. Това означава, че на 100 лица от населението в „независимите“ възрасти (от 15 до 64 години) ще се падат 67 лица от населението в „зависимите“ възрасти (населението под 15 и на 65 и повече години).*

---

Последната демографска прогноза на НСИ от 2018 г. за развитие на населението до 2080 година е базирана на данни от преброяване на населението през 2011 година и съществуващата статистика между двете преброявания. За целите на настоящия документ, ще бъдат разгледани данните от реалистичния вариант на прогнозата, който е съобразен с нормативните изисквания на Европейския съюз за демографското и социално-икономическото развитие на страните членки.

Предвид допускането, че колкото по-далеч във времето е отнесена проекцията, толкова по-малка става прогнозиращата сила на използвания модел, ще обърнем внимание на календарния период 2020, 2025, 2030, 2035 и 2040г.

**Прогнозните данни по пол и възраст<sup>6</sup>** прогнозираят задълбочаване на демографските процеси в страната, свързани с намаляване на населението.

Проекцията до 2040 година показва, че общият брой на населението на България се очаква да бъде 6 135 500 души или с близо 12% по-малко спрямо това, което е към 2020 г. През петгодишните периоди е заложено намаляване на населението средно с 3%.

По пол, през 2040 г. мъжете в страната ще наброяват 2 983 954 души, а жените 3 151 546. Прогнозата по възрастови интервали предвижда към 2040 г. увеличаване на броя на лицата над 85 години и конкретно броя на столетниците, което означава наличие на повече хора извън трудоспособна възраст, които са с по-висока продължителност на живота. Сред тях, по-голям дял ще бъдат жени.

**Прогнозата по области<sup>7</sup>** предвижда ръст на населението за целия период (2020 – 2040 г.) само в област София-град. До 2040 г. населението в областта ще нарасне с до 4% или 1,38 млн. души спрямо 1,33 млн. души към 2020 г. Населението на всички други български области ще намалява.

В периода до 2040 г. с близо една трета ще се стопи населението в областите Видин и Смолян (съответно 32% и 31%), следвани от Габрово с отрицателен ръст от 28%.

С най-малък дял на отрицателно процентно изменение за 20 годишния разглеждан период са областите Варна, Пловдив, Сливен и Бургас (7-9% спрямо 2020 г.).

---

<sup>6</sup> Приложение № 1 „Прогноза за населението на България по пол и възраст“ към настоящия документ

<sup>7</sup> Приложение № 2 „Прогноза за населението на България по области“ към настоящия документ

Между 14 и 20% спад в населението са предвидени при 15 от всички 28 области, а между 21 и 25% регистрират областите Перник, Силистра, Враца, Ловеч и Кюстендил.

**Коефициентът на възрастова зависимост**<sup>8</sup> общо за страната показва ръст от близо 10 п.п. на стойностите през 2040 г. (66,7%) спрямо тези от 2020г. (57,0%)<sup>9</sup>.

В областите София (столица) (49,3%), Варна (61,9%), Велико Търново (64,4%) и Пловдив (65,3%) стойностите на коефициента към 2040 г. са под средното за страната.

Към 2040 г. най-ниска е именно стойността на коефициента в София (столица) – 49,3% спрямо 48,6% през 2020 г., а най-неблагоприятно е съотношението в областите Смолян и Кюстендил, където според прогнозата стойностите на коефициента през 2040 г. ще достигат съответно 94,3% и 90,6%.

## 2.2. Разпределение на населението по области и по агломерационни центрове

---

*Освен застаряване на населението, прогнозните данни очертават допълнителна концентрация на населението в 5те най-големи области на страната (София, Пловдив, Варна, Бургас и Стара Загора), където към 2040 година се очаква да живее около половината население на страната. Икономическото развитие на регионите е неравномерно, като не се очаква бързо сближаване в периода до 2040 година.*

---

Към края на 2022 г. населените места в България са 5 256, от които 257 са градове и 4 999 села. За същия период в градовете живеят 4 746 710 души (73,6%), а в селата - 1 701 000 души (26,4%) от населението на страната.

35% от населението на страната е концентрирано в шест града (София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора) с население над 100 хил. души.

По области, най-малка по население е област Видин, в която живеят 72 754 души, или 1,1% от населението на страната, а най-голяма е област София (столица) - 1 280 334 души (19,9%). Четири са областите с население над 300 хил. души, като в първите три от тях - София (столица), Пловдив и Варна, живее повече от една трета от населението на страната (36,3%).

---

<sup>8</sup> Коефициентът на възрастова зависимост показва броя на лицата от населението в „зависимите“ възрасти (населението под 15 и на 65 и повече години) на 100 лица от населението в „независимите“ възрасти (от 15 до 64 години). Изчислява се в проценти.

<sup>9</sup> Приложение № 3 „Коефициент на възрастова зависимост в перспектива до 2040г.“ към настоящия документ



*Източник: НСИ*

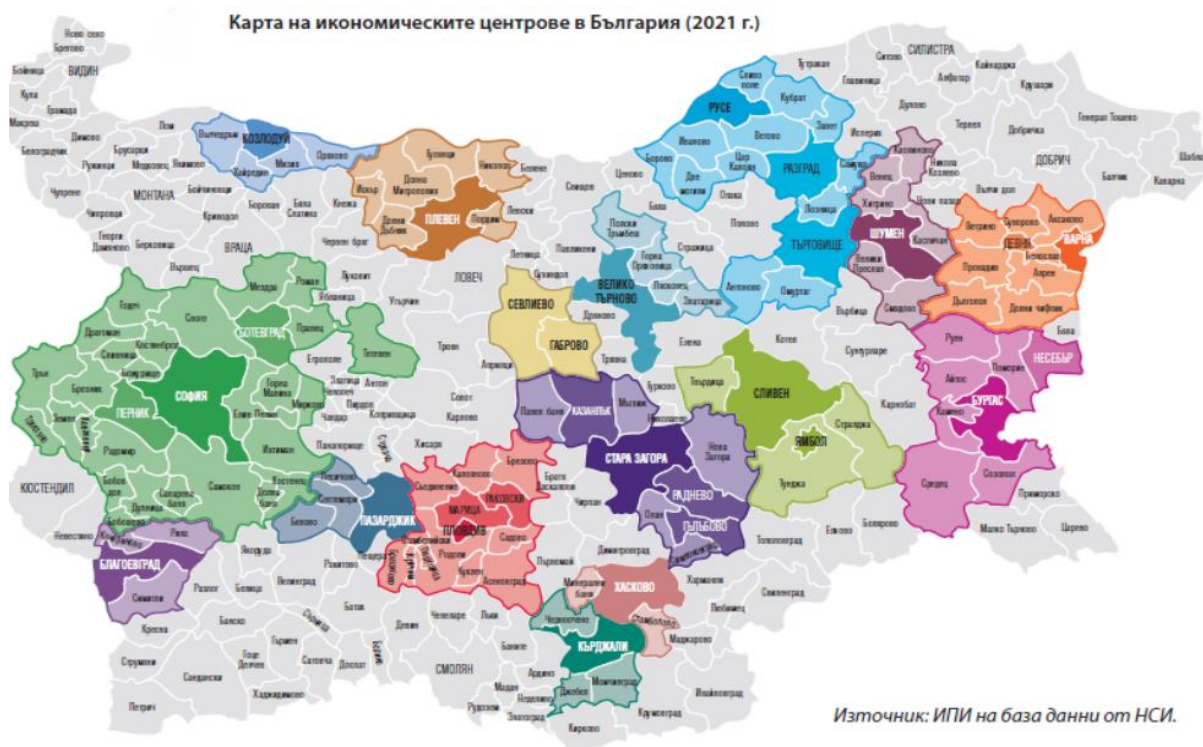
В сравнение с 2021 г. единствено област Кърджали и София (столица) увеличават населението си съответно с 1,2 и 0,5%. При всички останали области има намаление, като най-голямо е за областите Видин - с 2,0%, Смолян – с 1,9%, Монтана и Ловеч - с по 1,6%. Анализът на Института за пазарна икономика "Икономическите центрове в България - 2023"<sup>10</sup> дефинира 16 икономически центъра, които формират голяма част от икономиката на България. Те концентрират стопанска дейност, привличат работници от съседни населени места и имат динамични пазари на труда, а в тяхната периферия попадат общини, които са донори на работна ръка.

Важна методологическа бележка към изследването е, че въпросните центрове не се ограничават от административно-териториалното делене на България, а свързаните помежду си общини често надхвърлят пределите на дадена област или район за планиране.

Оценката на ИПИ отличава шест най-големи икономически центъра в страната, които се заформят и развиват около шестте най-големи областни града в страната (с над 100 хил. души население). В тях е концентрирано около 70% от националното производство. Те са притегателна сила на производствена активност и работници от близките до тях населени места, с които образуват своеобразни агломерации.

---

<sup>10</sup> Икономическите центрове в България -2023, Институт за пазарна икономика, 2023 г. - <https://ime.bg/wp-content/uploads/2023/10/economic-areas-2023.pdf>



*Икономически център „София-Перник-Ботевград“*

„София-Перник-Ботевград“ е центърът с най-високо равнище на икономическо развитие в страната. Двигатели на икономиката в столичния град са търговията, ИКТ и други услуги, а в периферните общини – индустрията, транспортът и логистиката. Чуждестранните инвестиции са високи, а предприятията отчитат значителни приходи от износ. Пазарът на труда се характеризира с ниска безработица, висока заетост и трудови възнаграждения, особено във високотехнологичния сектор. Въпреки негативния естествен прираст -демографските показатели на центъра са благоприятни поради ниското застаряване, високия дял на трудоспособните и положителната миграция. Високият дял на работната сила с висше образование е ключово предимство за потенциала за растеж на столицата.

Ключови индикатори за икономически център „София-Перник-Ботевград“	
Произведена продукция (2021 г.)	89,7 млрд. лв.
Икономически растеж (2012–2021 г.)	103,5%
Приходи от износ (2021 г.)	46 559 млн. лв.
Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.)	15 993 млн. евро
Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.)	11 037 млн. лв.

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

**Икономически център „Пловдив-Марица-Раковски“**

Център „Пловдив-Марица-Раковски“ се характеризира с висока степен на икономическо развитие, движено най-вече от силната преработваща промишленост в периферните

общини и услугите в община Пловдив. През последното десетилетие в него се наблюдава най-бързият ръст на добавената стойност сред 16-те центъра в страната. Безработицата е ниска в почти всички общини, а заетостта е сред най-високите в страната. Ръстът на заплатите е по-бавен. Демографската картина в центъра е относително благоприятна в сравнение с останалата част от страната. Постиженията на учениците обаче са ниски, а на места има видими проблеми с неграмотността.

Ключови индикатори за икономически център „Пловдив-Марица-Раковски“	
Произведена продукция (2021 г.)	20,1 млрд. лв.
Икономически растеж (2012–2021 г.)	113,4%
Приходи от износ (2021 г.)	9156 млн. лв.
Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.)	1893 млн. евро
Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.)	2109 млн. лв.

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

#### **Икономически център „Варна-Девня“**

„Варна-Девня“ е третият по размер на местната икономика център в страната, като основните му двигатели са секторът на услугите във Варна и силната преработваща промишленост на Девня. Центърът се отличава с високо ниво на привлечените чуждестранни инвестиции и с втората най-висока производителност на труда в страната. Пазарът на труда се характеризира с ниска безработица, висока заетост и високи заплати предимно във водещите отрасли на икономическите ядра. Демографските показатели са относително благоприятни особено на фона на повечето други части на страната. Образователната структура е добра, а учениците в центъра постигат едни от най-високите резултати в България.

Ключови индикатори за икономически център „Варна-Девня“	
Произведена продукция (2021 г.)	12,4 млрд. лв.
Икономически растеж (2012–2021 г.)	69,5%
Приходи от износ (2021 г.)	4711 млн. лв.
Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.)	1467 млн. евро
Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.)	1229 млн. лв.

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

#### **Икономически център „Загоре“**

Икономиката на център „Загоре“ е с най-високата производителност на труда в страната, с нетипичен профил, доминиран от енергетиката и добива на въглища, но и подкрепян от силна преработваща промишленост и услуги в Стара Загора и Казанлък. В центъра извършват дейност и няколко от най-големите работодатели в страната. Пазарът на труда

се характеризира с високи заплати, ниска безработица, но има още какво да се желае от гледна точка на заетостта. Населението постепенно се свива, но застаряването е по-бавно в сравнение с други части на страната. Образователната структура е силно доминирана от хора със средно образование, а в някои малки общини има видими проблеми с неграмотността.

Ключови индикатори за икономически център „Загоре“	
Произведена продукция (2021 г.)	10,6 млрд. лв.
Икономически растеж (2012–2021 г.)	82,2%
Приходи от износ (2021 г.)	2239 млн. лв.
Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.)	1095 млн. евро
Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.)	848 млн. лв.

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

#### **Икономически център „Русе-Търговище-Разград“**

Икономиката на „Русе-Търговище-Разград“ е от големите и добре развитите сред 16-те икономически центъра, въпреки че през последните години не бележи значителен растеж. Водеща роля играят няколко големи предприятия в преработващата промишленост, които създават значителна част от заетостта. Пазарът на труда е неравномерно развит, като на места има клъстери с висока и дългосрочна безработица и ниска заетост. Демографските процеси са силно неблагоприятни – населението се свива и застарява бързо. Образователната структура не е особено благоприятна, най-вече ако Русе се отдели от останалите общини.

Ключови индикатори за икономически център „Русе-Търговище-Разград“	
Произведена продукция (2021 г.)	9,97 млрд. лв.
Икономически растеж (2012–2021 г.)	69,6%
Приходи от износ (2021 г.)	4553 млн. лв.
Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.)	626 млн. евро
Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.)	866 млн. лв.

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

#### **Икономически център „Бургас-Несебър“**

Център „Бургас-Несебър“ има силно развита и разнообразна икономика. Растежът ѝ е по-бавен в сравнение с останалите центрове най-вече заради негативното влияние на ковид пандемията върху туризма. Инвестициите са високи, като по ПЧИ на човек от населението центърът се нарежда веднага след столицата. Пазарът на труда се свива бързо, но пикът на безработицата вече е преодолян. Центърът привлича значителен брой мигранти, като механичният прираст надхвърля негативния ефект на отрицателния естествен прираст. Образователната структура е благоприятна, а резултатите на учениците – сред най-високите в страната.

Ключови индикатори за икономически център „Бургас-Несебър“	
--	--

Произведена продукция (2021 г.)	7,73 млрд. лв.
Икономически растеж (2012–2021 г.)	52,6%
Приходи от износ (2021 г.)	3489 млн. лв.
Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.)	2211 млн. евро
Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.)	1087 млн. лв.

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

### 2.3. Дисбаланси между Северна и Южна България

---

*Дисбалансите между Северна и Южна България се задълбочават, като те имат отражение не само върху икономическото развитие на двете територии, но и върху демографските процеси. Към 2022 г. 66,2% от цялото население на страната е концентрирано в Южна България, а останалата една трета, населява Северна България. Тази тенденция се очаква да се запази и към 2040 година. Северна България се характеризира с по-слабо развита икономика, по застаряващо население и нисък коефициент на демографско заместване*

---

Демографските процеси и тенденции през последните десетилетия в страната илюстрират известни регионални различия, които стават повод и за значителен демографски дисбаланс между обособените за целите на настоящия документ части на страната – Северна и Южна България<sup>11</sup>.

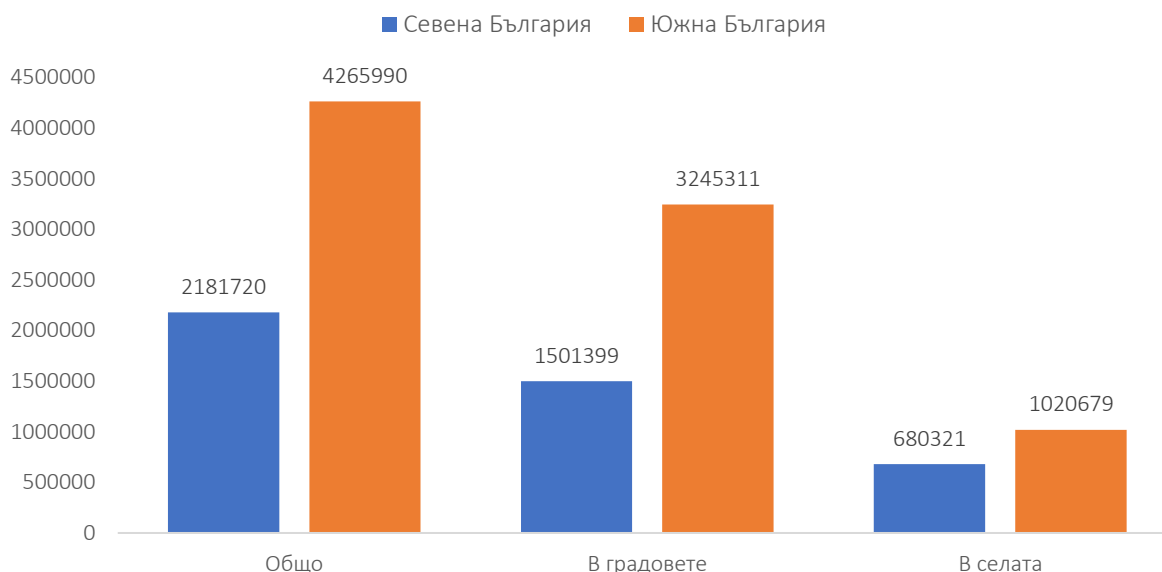
Към 31.12.2022 г. 4 265 990 души или 66,2% от цялото население на страната е концентрирано в Южна България. Съответно 2 181 720 души или останалата една трета, населяват Северна България. Съотношението градско към селско население за страната се запазва и при двете разглеждани териториални единици, като съответно 68,8% и 76,1% от населението в Северна и Южна България живее в градовете.

---

<sup>11</sup> За целите на настоящия документ демографските тенденции са разглеждани през обобщени данни за Северна и Южна България. Северна България включва Северозападен, Северен централен и Североизточен район на планиране. Южна България включва Югоизточен, Югозападен и Южен централен район на планиране.



## Население в Северна и Южна България, 2022г. (брой)



*Източник: НСИ, собствени изчисления*

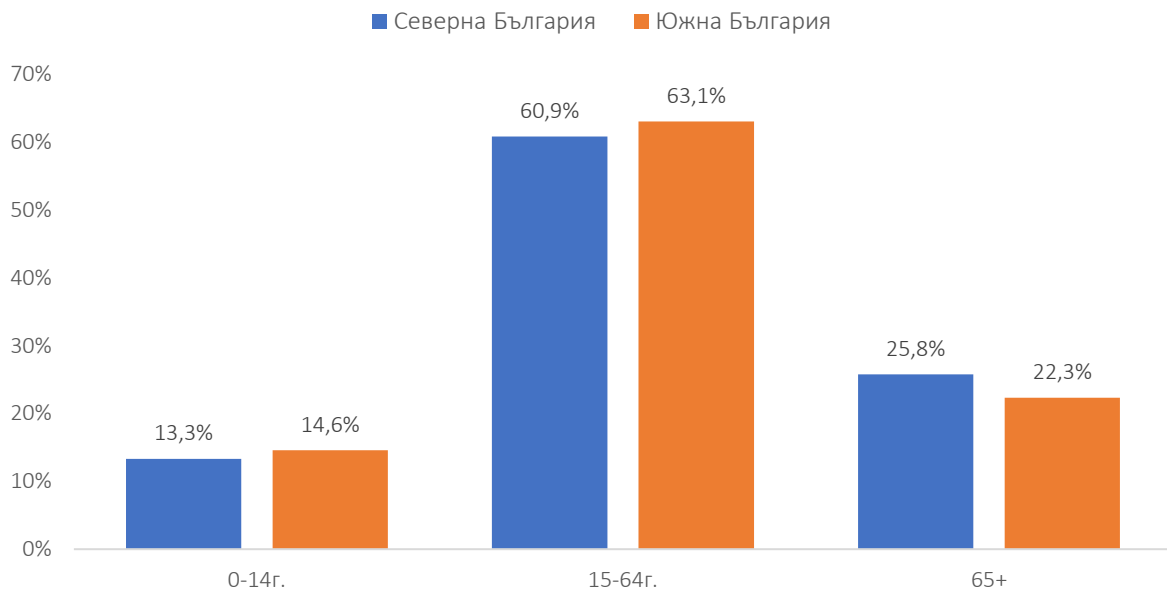
Лицата на 65 и повече навършени години в Северната част на страната представляват 25,8% от населението в нея, което е над средното за страната (23,5%). Делът на същите лица в Южна България е 22,3%.

Делът на децата до 15 години в Северна България към края на 2022 година е 13,3% (под средното за цялата страната – 14,2%), а в Южна България – 14,6%.

Респективно коефициентът на възрастова зависимост за Северна България е по-висок спрямо средното за страната и спрямо този показател за Южна България (64,2% за Северна България и 58,5% за Южна), което показва, че на 100 лица в активна възраст 15 – 64 навършени години за Северна България се падат съответно 64 лица в неактивна възраст (под 15 и на 65 и повече години) и 58 лица за Южна България.

Възпроизводството на трудоспособното население в двете части на страната през коефициента на демографско заместване показва известна диспропорция по отношение и на съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 години) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60 - 64 години). Към края на 2022 г. стойностите на коефициента на демографско заместване за Северна и Южна България е съответно 62% и 68% при средно за страната 66%.

## Възрастова структура на населението в Северна и Южна България



Източник: НСИ, собствени изчисления

	Коефициент на възрастова зависимост	Коефициент на демографско заместване
<b>Северна България</b>	64%	62%
<b>Южна България</b>	59%	68%
<b>Общо за страната</b>	60%	66%

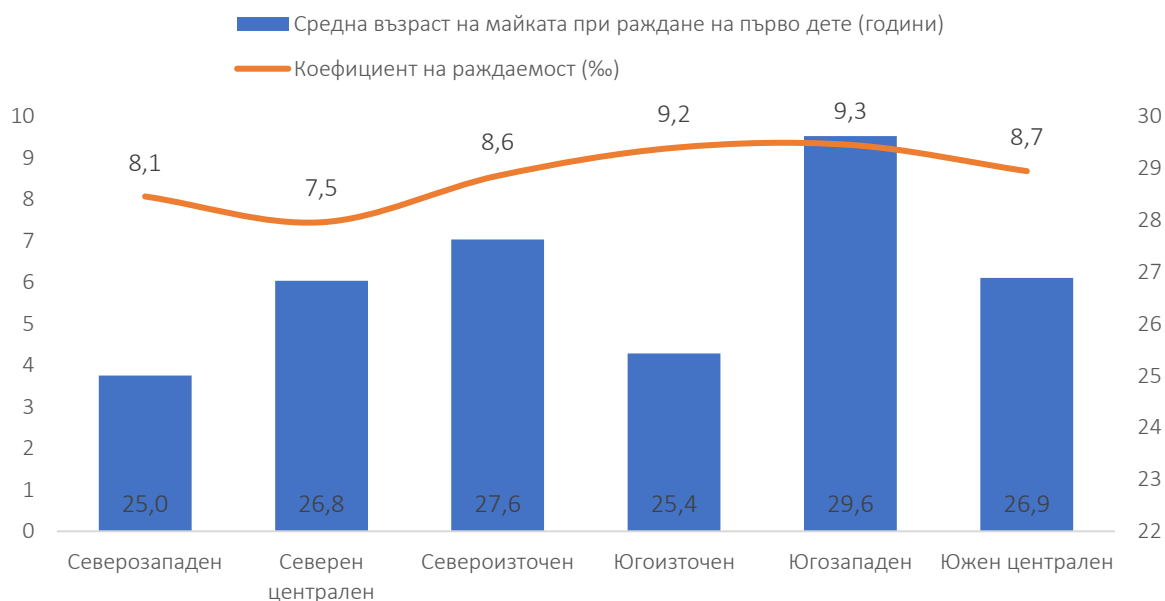
Източник: НСИ, собствени изчисления

### Раждаемост

Данните за раждания по статистически райони показват, че към края на 2022 г. 68,7% или 39 130 от всички родени деца са родени в Южна България.

Коефициентът на раждаемост също показва по-високи стойности за трите района на планиране, които са включени в пределите на Южна България. Осреднена, средната възраст на майката при раждане на първо дете в Южната част на страната (27,3г.) обаче остава по-висока спрямо тези в Северна (26,5г.)

Коефициент на раждаемост и средна възраст на майката при раждане на първо дете по райони на планиране, 2022г.



Източник: НСИ

### **Вътрешна и външна миграция**

Съществено влияние върху броя и структурите на населението в страната оказват и процесите по вътрешна и външна миграция. Именно посоката на движение на емигранти и имигранти в и извън границите на страната допринасят за съществуващите диспропорции в двете части, на които условно я разделяме.

Към края на 2022 г. в преселванията между населените места в страната са участвали 102 920 лица. Най-голям брой от преселващите се в страната са избрали за свое ново местоживеене област София (столица) (17 196). Областите с най-големи относителни дялове в миграционния поток към област София (столица) са София – 13,0% и Благоевград – 7,2%. Най-малко преселили се в столицата са от областите Разград и Силистра - по 0,7%, и Търговище – 0,8%.

По данните от последното преброяване 13 175 души са променили своя настоящ адрес от страната в чужбина, а 40 619 лица са променили своето обичайно местоживеене от чужбина в България. Сред дошлите да живеят в страната най-висок е дялът на имигрантите от Турция (23,1%), Германия (12,1%) и Сирия (9,0%), като няма данни къде са избрали да се заселят в страната.

Изменението на населението в резултат на външната миграция, измерено чрез коефициента на нетна миграция, е + 4,2%. През 2022 г. двадесет и две области имат положителен механичен прираст. Най-голям механичен прираст има в областите Кърджали (21,5%), София (столица) (7,9%), Бургас (7,1%) и Пловдив (7,0%). С най-голямо намаление на населението в резултат на отрицателния механичен прираст са областите Смолян ( - 4,5%), Хасково ( - 1,5%) и Ловеч (-1,1%).

## 2.4. Коефициент на възрастова зависимост

---

*Регионалните различия се илюстрират и от данните за коефициента на възрастова зависимост в отделните области на страната. В регионален аспект дялът на лицата на 65 и повече навършени години е най-висок в областите Видин (31,1%), Габрово (30,0%) и Кюстендил (28,0%). Общо в двадесет и две области този дял е над средния за страната. Най-нисък е дялът на възрастното население в областите София (столица) – 19,2%, Варна – 21,4%, и Благоевград – 21,6%.*

---

В края на 2022 г. лицата на 65 и повече навършени години са 1 515 383, което се равнява на 23,5% от населението на страната. В сравнение с 2021 г. дялът на населението в тази възрастова група нараства с 0,1 процентни пункта. Към същия период децата до 15 години в страната са 913 419, или 14,2% от общия брой на населението.

В регионален аспект дялът на лицата на 65 и повече навършени години е най-висок в областите Видин (31,1%), Габрово (30,0%) и Кюстендил (28,0%). Общо в двадесет и две области този дял е над средния за страната. Най-нисък е дялът на възрастното население в областите София (столица) – 19,2%, Варна – 21,4%, и Благоевград – 21,6%.

Относителният дял на населението под 15 години е най-висок в областите Сливен – 18,9%, Ямбол – 15,2%, и Бургас – 15,1% от населението на областта. Общо в осемнадесет области този дял е под общия за страната, като най-нисък е в областите Смолян – 10,8%, Видин – 11,5%, и Габрово – 11,8%.

Към 31.12.2022 г. общият коефициент на възрастова зависимост<sup>12</sup> в България е 60,4%, или на всяко лице в зависимите възрасти (под 15 и над 65 години) се падат по-малко от две лица в активна възраст. Коефициентът в градовете е 56,8%, а в селата – 71,6%. Във всички области на страната този показател е над 50,0%. Най-ниска е стойността на коефициента в София (столица) – 51,4%, а най-неблагоприятно е съотношението в областите Видин – 74,5%, Габрово – 71,8%, и Ямбол – 71,4%.

## 3. ЖП инфраструктура

При оценка на търсенето на пътнически железопътни услуги влияние имат състоянието на железопътната инфраструктура и качеството на предлаганите услуги. Те са в пряка връзка с планираната модернизация на железопътната мрежа и планираните за целта инвестиции.

---

<sup>12</sup> Коефициентът на възрастова зависимост показва броя на лицата от населението в „зависимите“ възрасти (населението под 15 и на 65 и повече навършени години) на 100 лица от населението в „независимите“ възрасти (от 15 до 64 години). Изчислява се в проценти.

---

Състоянието на железопътната инфраструктура има съществена роля за подобряване на качеството на железопътните услуги, повишаване на удовлетвореността на пътниците и повишаване на търсенето на железопътни пътнически услуги. Последователният спад в общата дължина на железопътните линии в страната не благоприятства бързия ръст на броя пътници и извършената работа в пътниккилометри.

---

### 3.1. Дължина на железопътната мрежа

Общата дължина на железопътните линии включва текущ път и гарови коловози. В текущия път влизат дължина на железопътни линии между оси на гари и разстояние от гранични гари до държавната граница. Дължината на удвоените и електрифицираните линии се измерва в една посока.<sup>13</sup>

Според Годишна програма за изграждане, поддържане, ремонт, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура в България за 2022 г. на „Национална компания „Железопътна инфраструктура“<sup>14</sup> обща разгънатата дължина (ОРД) на железопътната мрежа – 6 455 км, от които:

- с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 302 км, в т.ч.:
  - дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 906 км;
  - двойни жп линии – 995 км;
  - теснопътни жп линии (760 мм) – 125 км;
  - дължина на гарови коловози – 1 429 км:
    - с междурелсие 1 435 мм – 1 401 км;
    - с междурелсие 760 мм – 13 км;
    - с междурелсие 1520 мм – 15 км.
- Железопътни съоръжения:
  - железопътни тунели – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;
  - железопътни мостове – 995 бр., с обща дължина 43,1 км;
  - железопътни прелези – 757 бр.;
- Железопътни мостове - 995 бр., с обща дължина 43,1 км, в т.ч.:
  - със стоманена конструкция - 2 3 9 бр., с обща дължина 11,5 км;
  - със стоманобетонна конструкция - 707 бр., с обща дължина 29,7 км;
  - с друга конструкция – 49 бр. с обща дължина 1,9 км.
- Железопътни тунели - 186 бр., с обща дължина 47,9 км;
- Безнаставов релсов път - с обща разгънатата дължина 2 159 км (или 32,8% от ОРД).

Мрежата за движение на железопътни влакове в България се управлява от Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Управителят на железопътната инфраструктура – НКЖИ стопанисва 298 гари, 17 разделни поста (РП) и 395 спирки към

---

<sup>13</sup> НСИ, Статистически справочник 2022

<sup>14</sup> Министерски съвет, Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура в България за 2022 г., Източник: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/odobrena-e-godishna-programa-za-izgrazhdaneto-poddrzhaneto-remonta-razvitiето-i-eksploataciyata-na-zhelezoptnata-infrastruktura-za-2022-g>

месец март 2021 г., от тях 285 гари, 9 РП и 395 спирки са открити за пътническо движение.<sup>15</sup>

**Към 2022 г. общата дължина на ЖП линиите в България е с дължина 4029 км, в т.ч. 3005 км електрифицирани ЖП линии и 995 км двойни ЖП линии<sup>16</sup>.** В Северна България текущият ЖП път е с дължина 1761 км, в т.ч. 1246 км електрифицирани ЖП линии и 525 км двойни ЖП линии. В Южна България текущият ЖП път е с дължина 2268 км, в т.ч. 1759 км електрифицирани линии и 470 км двойни ЖП линии<sup>17</sup>.

Дължина на ЖП линии в България към 31.12.2022 г. Мерна единица: км	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии
<b>Общо</b>	<b>4029</b>	<b>995</b>	<b>3005</b>
<b>Северна България</b>	<b>1761</b>	<b>525</b>	<b>1246</b>
<b>Северозападен район</b>	<b>648</b>	<b>191</b>	<b>443</b>
Видин	108		93
Враца	112	66	111
Ловеч	108	9	9
Монтана	114		114
Плевен	206	116	116
<b>Северен централен район</b>	<b>627</b>	<b>89</b>	<b>431</b>
Велико Търново	236	82	159
Габрово	74		74
Разград	92	7	49
Русе	155		149
Силистра	70		
<b>Североизточен район</b>	<b>486</b>	<b>245</b>	<b>372</b>
Варна	199	114	157
Добрич	60		
Търговище	72	72	72
Шумен	155	59	143
<b>Южна България</b>	<b>2268</b>	<b>470</b>	<b>1759</b>
<b>Югозападен район</b>	<b>860</b>	<b>169</b>	<b>663</b>
Благоевград	161		104
Кюстендил	121		64
Перник	115	8	84

<sup>15</sup> Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://www.rail-infra.bg/bg/78>, и <https://www.mtc.government.bg/bg/category/300/aktualiziran-e-nacionalniyat-plan-za-vnedryavane-na-tekhnicheskata-specifikaciya-za-operativna-svmestimost-otnosno-podsistema-kontrol-upravlenie-i-signalizaciya>

<sup>16</sup> НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022

<sup>17</sup> Приложение № 4 към „ЖП инфраструктура“: Дължина на ЖП линиите в България 2018 – 2022 г. Източник: НСИ, собствени изчисления

София	295	105	253
София (столица)	168	56	158
<b>Южен централен район</b>	<b>782</b>	<b>116</b>	<b>492</b>
Кърджали	67		
Пазарджик	185	57	57
Пловдив	324	59	285
Смолян			
Хасково	206		150
<b>Югоизточен район</b>	<b>626</b>	<b>185</b>	<b>604</b>
Бургас	178	116	162
Сливен	134	8	134
Стара Загора	261	31	261
Ямбол	53	30	47

*Източник: НСИ, собствени изчисления*

Според Евростат към 2022 г. общата дължина на железопътните линии в България е 5 451 км, с 9 км по-малко в сравнение с 2021 г., когато дължината на релсите в железопътния транспорт в страната е била 5 460 км<sup>18</sup>. Ясно се вижда тенденцията за намаляване на дължината на железопътните линии за целия изследван период (2012-2022 г.).

<sup>18</sup> Eurostat, Railway transport - length of tracks, Source: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL\\_IF\\_TRACKS/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_IF_TRACKS/default/table?lang=en)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<p><b>Дължина на железопътните линии в км</b></p> <p><i>Railway transport - length of tracks</i></p> <p><i>Unit of measure: Kilometre</i></p> <p><i>Online data code: RAIL_IF_TRACKS</i></p> <p><i>Source of data: Eurostat</i></p>	5658	5540	5493	5486	5486	5468	5470	5466	5464	5460	5451
<p><b>Дължина на текущия ЖП път в км</b></p> <p><i>Railway transport - length of lines, by track gauge</i></p> <p><i>Unit of measure: Kilometre</i></p> <p><i>Online data code: RAIL_IF_LINE_GA</i></p> <p><i>Source of data: Eurostat</i></p> <p><i>last update: 30/09/2023</i></p>	4070	4032	4023	4019	4029	4030	4030	4030	4029	4031	4029

*Източник: Eurostat*



Движението на товарните и пътническите влакове през 2022 г.<sup>19</sup> е със следното разпределение в хиляди влаккилометри:

2022 г.	Хиляди влаккм
Товарни влакове	9764,0 влаккилометри
Пътнически влакове	20092,6 влаккилометри <sup>20</sup>

Източник: НСИ

Към настоящия момент железопътната мрежа<sup>21</sup> в България се състои от 9 главни ЖП линии<sup>22</sup>:

- Първа: Калотина-запад – София – Пловдив – Свиленград – държавните граници с Турция и Гърция;
- Втора: София – Мездра – Плевен – Левски – Горна Оряховица – Търговище – Шумен – Варна;
- Трета: Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница и Карнобат – Синдел – Варна;
- Четвърта: Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Тулово – Стара Загора – Михайлово – Димитровград – Подкова;
- Пета: София – Владая – Перник – Радомир – Дупница – Благоевград – Кулата;
- Шеста: Волуяк – Батановци – Радомир – Кюстендил – Гюешево;
- Седма: Мездра – Бойчиновци – Брусарци – Видин и Мездра-юг – Руска Бяла;
- Осма: Пловдив – Филипово – Михайлово – Стара Загора – Ямбол – Зимница – Карнобат – Бургас;
- Девета: Русе – Разград – Каспичан.

Пътническото движение по железопътна линията Нова Загора – Симеоновград е спирано два пъти през последните години. Поради намаляване на пътниците е спрян превоза на пътници през 2002 година. Пътническото движение е възобновено през 2019 година, но е повторно спряно през 2020 г. През 2021 г. приключи електрификацията на 83-та жп линия Нова Загора – Симеоновград.

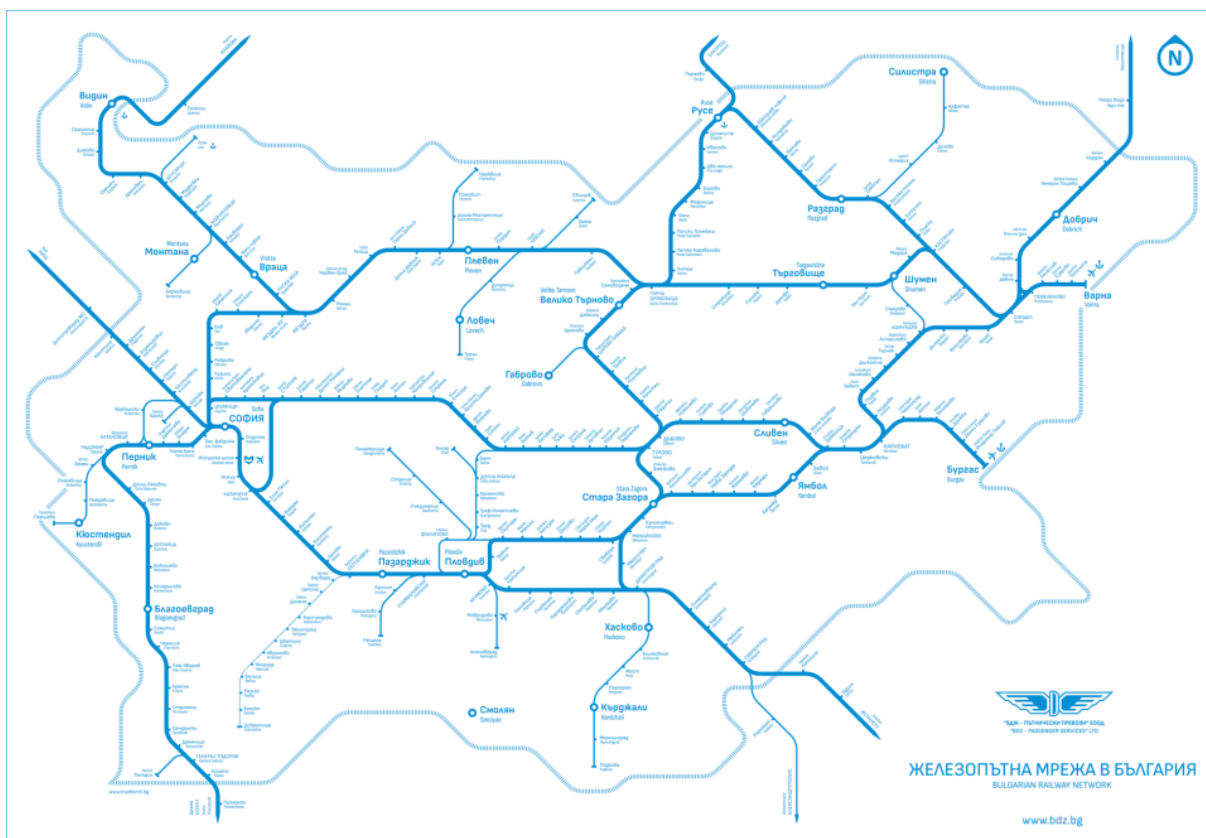
<sup>19</sup> НСИ, Движение на товарните и пътническите влакове през 2022 г., Източник:

<https://www.nsi.bg/bg/content/1743/%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D0%BA%D0%BA%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%B8>

<sup>20</sup> Данните се разминават с посочените 21.294 млн. влаккм в Годишен доклад за дейността Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.

<sup>21</sup> TrueNorth.bg, Схема на железопътната мрежа в България. Източник: <https://truenorth.bg/pages-94-shema-na-jelezopatnata-mreja-v-bulgaria> по данни на Национална Компания Железопътна Инфраструктура <https://www.rail-infra.bg/bg/12>

<sup>22</sup> Подробна карта на железопътната мрежа в страната: <https://www.bulgaria-rail-map-2.truenorth.bg/>



Източник: TrueNorth.bg, Схема на железопътната мрежа в България. линк: <https://truenorth.bg/pages-94-shema-na-jelezopatnata-mreja-v-balgariia> по данни на Национална Компания Железопътна Инфраструктура <https://www.rail-infra.bg/bg/12>

Според данни на Евростат към 2022 г. са регистрирани 1600 млн. пкм<sup>23</sup> (пътниккилометра) с влак, с 12,14% спад в сравнение с регистрираните данни от 2013 г. (1821 млн. пкм), но същевременно с това с 43,11% ръст в сравнение с данните за 2020 г. (1118 млн. пкм) и с 33% ръст в сравнение с данните към 2021 г. (1203 млн. пкм).<sup>24</sup> 2022 година е своеобразен пик в целия изследван период. С изключение на 2013 г., когато са реализирани 1 821 млн. пкм и 2014 г. – с реализирани 1 698 млн. пкм, през всички следващи години до 2022 г. реализираните пкм са по-малко в сравнение с 2022 г. Към 2022 г. са били осъществени около 23 милиона пътувания на пътници с влак за година, с около 12,9% по-малко в сравнение с 2013 г. (26 милиона пътувания на пътници с влак за година), но с 34,6% повече в сравнение с пътуванията през 2021 г.

<sup>23</sup> Пътниккилометър (пкм) – мерна единица, която представлява превоз на един пътник за един километър с определен вид транспорт (автомобилен, железопътен, въздушен, морски, вътрешноводен и т.н.) Eurostat. Glossary: Passenger-kilometre. Source: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Passenger-kilometre>

<sup>24</sup> Eurostat, Transport, Railway transport, Railway transport measurement – passengers, Passenger transported. Source: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL\\_PA\\_TOTAL/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_PA_TOTAL/default/table?lang=en)

### 3.2. Динамика в дължината на железопътната мрежа

През 2022 г. общата дължина на ЖП линиите е 4029 км, с 2 км по-малко в сравнение с предходната 2021 г., когато е била 4031 км, и с 1 км по-малко в сравнение с 2018 г., когато е била 4030 км<sup>25</sup>.

През последните 5 години (от 2018 г. до 2022 г.) общата дължина на ЖП линиите в Северна България се е увеличила с 2 км от 1759 км до 1761 км, а общата дължина на ЖП линиите в Южна България е намаляла с 3 км – от 2271 км до 2268 км.

Дължината на двойните ЖП линии е 995 км, като през 2020 г. се е увеличила с 5 км от 990 км. Удължаването е било извършено в област Бургас (Югоизточен район) – от 111 км до 116 км.

Най-осезаеми промени се отчитат по отношение на дължината на електрифицираните ЖП линии в България, които в периода 2020 – 2022 г. са се увеличили със 134 км – от 2871 км през 2020 г. до 3005 г. през 2022 г. Това се дължи главно на увеличаване дължината на електрифицираните ЖП линии в Южна България – в Южен Централен район и в Югоизточен район. В област Хасково (Южен Централен район) през 2020 г. електрифицираните ЖП линии са били с дължина 61 км, през 2021 г. – 149 км, а през 2022 г. – 150 км. В област Стара Загора (Югоизточен район) през 2020 г. електрифицираните ЖП линии са били с дължина 237 км, а през 2021 г. – 261 км.

Година	Статистически райони	Северна България	Южна България	Общо
<b>2022</b>	<b>Обща дължина на ЖП линиите</b>	<b>1761</b>	<b>2268</b>	<b>4029</b>
	Двойни ЖП линии	525	470	995
	Електрифицирани ЖП линии	1246	1759	3005
<b>2021</b>	<b>Обща дължина на ЖП линиите</b>	<b>1761</b>	<b>2270</b>	<b>4031</b>
	Двойни ЖП линии	525	470	995
	Електрифицирани ЖП линии	1246	1755	3001
<b>2020</b>	<b>Обща дължина на ЖП линиите</b>	<b>1759</b>	<b>2270</b>	<b>4029</b>
	Двойни ЖП линии	525	465	990
	Електрифицирани ЖП линии	1249	1622	2871
<b>2019</b>	<b>Обща дължина на ЖП линиите</b>	<b>1759</b>	<b>2271</b>	<b>4030</b>

<sup>25</sup> Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8>

	Двойни ЖП линии	525	465	990
	Електрифицирани ЖП линии	1249	1621	2870
<b>2018</b>	<b>Обща дължина на ЖП линиите</b>	<b>1759</b>	<b>2271</b>	<b>4030</b>
	Двойни ЖП линии	525	465	990
	Електрифицирани ЖП линии	1249	1621	2870

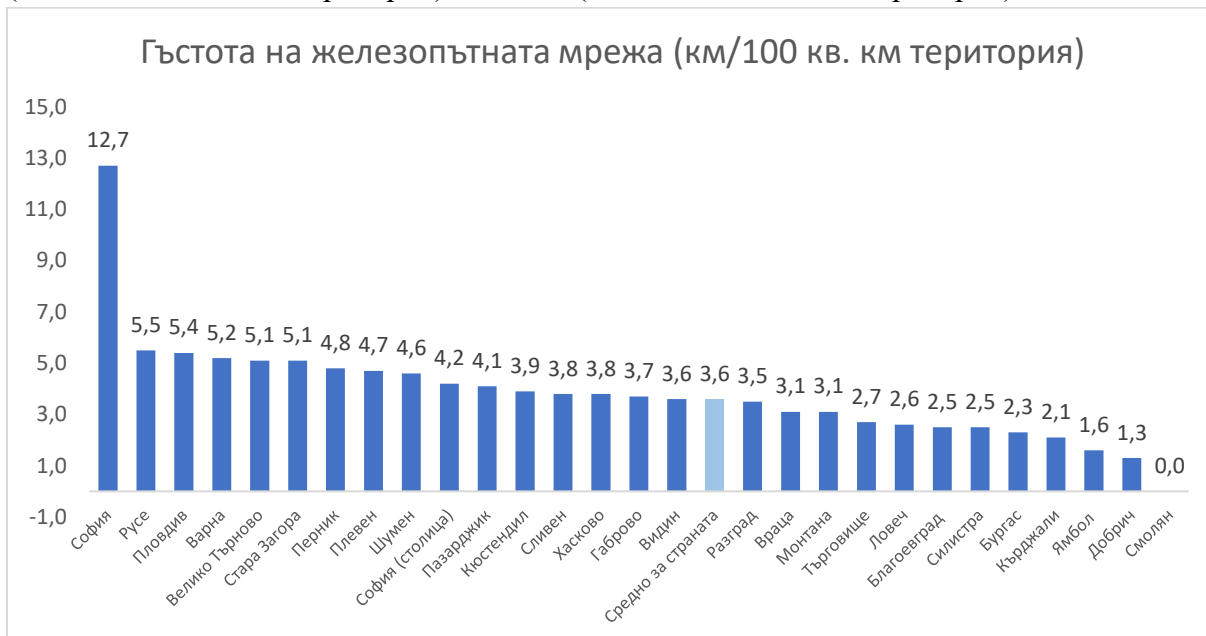
Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г.

### 3.3. Дължина на железопътни линии на 100 кв. км територия

Средната гъстота на ЖП мрежата в България е 3,6 км на 100 кв. км територия<sup>26</sup>. Гъстотата на ЖП мрежата в София е най-висока, приблизително 3,5 пъти повече от средното ниво за страната – 12,7 км на 100 кв. км територия при 3,6 км. на 100 кв. км в страната. Столичната ЖП гара е основен железопътен възел в страната.

След София с най-висока гъстота на железопътната мрежа към 2021 г. са област Русе (5,5 км на 100 кв. км територия), Пловдив (5,4 км на 100 кв. км територия), Варна (5,2 км на 100 кв. км територия), Велико Търново (5,1 км на 100 кв. км територия), Стара Загора (5,1 км на 100 кв. км територия).

С най-слаба гъстота на железопътната мрежа са област Смолян, като в областта практически липсват железопътни линии (0,0 км на 100 кв. км територия), област Добрич (1,3 км на 100 кв. км територия) и Ямбол (1,6 км на 100 кв. км територия).



Източник: Институт за пазарна икономика (ИПИ)

<sup>26</sup> Източник: Институт за пазарна икономика (ИПИ), Регионални профили 2022 г., автори: Зорница Славова, Адриан Николов, Петър Ганев, Теодор Недев, автори; Инфраструктура, с. 142, Source: [https://www.regionalprofiles.bg/var/docs/Reg\\_Profiles\\_BG\\_2022.pdf](https://www.regionalprofiles.bg/var/docs/Reg_Profiles_BG_2022.pdf)

### 3.4. Дължина на железопътни линии на 10 000 души население

Към 2021 г. дължината на железопътната мрежа в България е 4031 км, като средната гъстота на ЖП мрежата е 3,63 км на 100 кв. км територия, а дължината на железопътните линии на 10 000 души население – 5,89 км.<sup>27</sup>

По гъстота на ЖП мрежата спрямо площта на страната дължината на железопътните линии в България е 3,63 км на 100 км<sup>2</sup> територия – с 1,16 км на 100 км<sup>2</sup> територия под средното ниво за Европа (4,79 км на 100 км<sup>2</sup> територия).

Дължината на железопътните линии спрямо населението в България е 5,89 км на 10 000 души. По този показател България е над средното ниво за Европа (4,35 км на 10 000 души население).

Плътност на мрежата по площ на страната и население през 2021 г		
Държава	Дължина на железопътни линии по площ на страната <i>Мерна единица: км на 100 км<sup>2</sup></i>	Дължина на железопътни линии по население <i>Мерна единица: км на 10 000 души население</i>
Година	2021	2021
Австрия	6.74	6.32
Белгия	11.80	3.11
България	3.63	5.89
Хърватия	4.62	6.75
Чехия	12.11	8.90
Дания	6.24	4.17
Естония	3.18	10.82
Финландия	1.75	10.67
Франция	5.05	4.10
Германия	11.01	4.73
Гърция	1.78	2.19
Унгария	8.26	7.90
Ирландия	2.40	3.37
Италия	6.12	3.13
Косово	4.01	2.43
Латвия	3.43	11.80
Литва	2.93	6.80

<sup>27</sup> IRG-rail.eu, Market Monitoring, Source: [2023 - Market Monitoring - IRG Rail \(irg-rail.eu\)](https://www.irc-rail.eu/)

Люксембург	10.48	4.20
Северна Македония	2.72	3.72
Нидерландия	7.35	1.76
Норвегия	1.00	7.25
Полша	6.17	5.07
Португалия	2.74	2.47
Румъния	4.46	5.53
Сърбия	3.77	4.90
Словакия	7.40	6.67
Словения	5.95	5.72
Испания	3.06	3.30
Швеция	2.68	10.44
Швейцария	12.83	6.09
Великобритания	6.73	2.43
Всички държави (средно)	4.79	4.35

Източник: IRG-Rail.eu, Source: [2023 - Market Monitoring - IRG Rail \(irg-rail.eu\)](#)

### 3.5. Процент електрифицирани линии

Към 2022 г. електрифицираните линии в България са с обща дължина 3005 км, което представлява 74,58% от общата дължина на железопътната мрежа в страната (4029 км).<sup>28</sup> В периода между 2018 г. и 2022 г. дължината на електрифицираните ЖП линии в България се е увеличила със 135 км – от 2870 км до 3005 км, докато общата дължина е намаляла с 1 км – от 4030 км през 2018 г. до 4029 км през 2022 г.

Дължината на електрифицираните линии в Северна България е 1246 км, което спрямо общата дължина на ЖП линиите (1761 км) представлява 70,8%. В периода между 2018 г. и 2022 г. дължината на електрифицираните ЖП линии в Северна България е намаляла с 3 км – от 1249 км до 1246 км, докато общата дължина на ЖП линиите се е увеличила с 2 км – от 1759 км до 1761 км.

Дължината на електрифицираните линии в Южна България е 1759 км, което спрямо общата дължина на ЖП линиите (2268 км) представлява 77,6%. В периода между 2018 г. и 2022 г. дължината на електрифицираните ЖП линии в Южна България се е увеличила

<sup>28</sup> Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8>

със 138 км – от 1621 км до 1759 км, докато общата дължина на ЖП линиите е спаднала с 3 км – от 2271 км през 2018 г. до 2268 км през 2022 г.

2022 г.	Обща дължина на ЖП линиите	Електрифициран и ЖП линии	Процентен дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП линиите
<b>Общо</b>	<b>4029</b>	<b>3005</b>	<b>74.6%</b>
<b>Северна България</b>	<b>1761</b>	<b>1246</b>	<b>70.8%</b>
Северозападен район	648	443	68.4%
Северен централен район	627	431	68.7%
Североизточен район	486	372	76.5%
<b>Южна България</b>	<b>2268</b>	<b>1759</b>	<b>77.6%</b>
Югоизточен район	626	604	96.5%
Югозападен район	860	663	77.1%
Южен централен район	782	492	62.9%

*Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Собствени изчисления*

През последните пет години (от 2018 г. до 2022 г.) делът на електрифицираните линии спрямо общата дължина на ЖП линиите в България са се увеличили с 3,36 пр. п.<sup>29</sup> През 2018 г. електрифицираните линии са били с дължина 2870 км, което е 71,2% от общата дължина на ЖП линиите в страната (4030 км). През 2021 г. е регистрирано най-значимото увеличение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на ЖП мрежата - 3001 км електрифицирани линии спрямо 4031 км обща дължина на ЖП линиите.

<sup>29</sup> Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8>

**Процентен дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП линиите между 2018 г. и 2022 г.**

	Статистически райони	Северна България	Южна България	Общо
2022	Обща дължина на ЖП линиите	1761	2268	<b>4029</b>
	Електрифицирани ЖП линии	1246	1759	<b>3005</b>
	<i>Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите</i>	70.76%	77.56%	74.58%
2021	Обща дължина на ЖП линиите	1761	2270	<b>4031</b>
	Електрифицирани ЖП линии	1246	1755	<b>3001</b>
	<i>Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите</i>	70.76%	77.31%	74.45%
2020	Обща дължина на ЖП линиите	1759	2270	<b>4029</b>
	Електрифицирани ЖП линии	1249	1622	<b>2871</b>
	<i>Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите</i>	71.01%	71.45%	71.26%
2019	Обща дължина на ЖП линиите	1759	2271	<b>4030</b>
	Електрифицирани ЖП линии	1249	1621	<b>2870</b>
	<i>Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите</i>	71.01%	71.38%	71.22%
2018	Обща дължина на ЖП линиите	1759	2271	<b>4030</b>
	Електрифицирани ЖП линии	1249	1621	<b>2870</b>
	<i>Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите</i>	71.01%	71.38%	71.22%

*Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Собствени изчисления*

Напълно електрифицирани (100%) са линиите в области Монтана, Габрово, Търговище, Сливен, Стара Загора, а във Враца – на 99,1%. Над 90% електрифицирани са линиите в области Русе (96,1%), София - столица (94,1%), Шумен (92,3%) и Бургас (91%).

Няма електрифицирани линии (0%) в Смолян (там изобщо няма ЖП инфраструктура), Кърджали, Добрич и Силистра. В Ловеч електрифицираните линии представляват 8,3% от железопътната инфраструктура в областта, а в Пазарджик – 30,8%.<sup>30</sup>

30 Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0->



2022			
	Обща дължина на ЖП линиите	Електрифицирани ЖП линии	Процентен дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП линиите
<b>Общо</b>	<b>4029</b>	<b>3005</b>	<b>74.58%</b>
<b>Северна България</b>	<b>1761</b>	<b>1246</b>	<b>70.76%</b>
<b>Северозападен район</b>	<b>648</b>	<b>443</b>	<b>68.36%</b>
Видин	108	93	86.11%
Враца	112	111	99.11%
Ловеч	108	9	8.33%
Монтана	114	114	100.00%
Плевен	206	116	56.31%
<b>Северен централен район</b>	<b>627</b>	<b>431</b>	<b>68.74%</b>
Велико Търново	236	159	67.37%
Габрово	74	74	100.00%
Разград	92	49	53.26%
Русе	155	149	96.13%
Силистра	70	0	0.00%
<b>Североизточен район</b>	<b>486</b>	<b>372</b>	<b>76.54%</b>
Варна	199	157	78.89%
Добрич	60	0	0.00%
Търговище	72	72	100.00%
Шумен	155	143	92.26%
<b>Южна България</b>	<b>2268</b>	<b>1759</b>	<b>77.56%</b>
<b>Югозападен район</b>	<b>860</b>	<b>663</b>	<b>77.09%</b>
Благоевград	161	104	64.60%
Кюстендил	121	64	52.89%
Перник	115	84	73.04%
София	295	253	85.76%
София (столица)	168	158	94.05%
<b>Южен централен район</b>	<b>782</b>	<b>492</b>	<b>62.92%</b>
Кърджали	67	0	0.00%
Пазарджик	185	57	30.81%
Пловдив	324	285	87.96%
Смолян	0	0	0.00%
Хасково	206	150	72.82%

[%D0%BD%D0%B0-  
%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8  
%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8](#)

<b>Югоизточен район</b>	<b>626</b>	<b>604</b>	96.49%
Бургас	178	162	91.01%
Сливен	134	134	100.00%
Стара Загора	261	261	100.00%
Ямбол	53	47	88.68%

*Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Собствени изчисления*

Към 2021 г. делът на електрифицираните линии в представлява 74,4% спрямо общата дължина на железопътната мрежа България. По този индикатор България е над средното ниво за Европа (55,8%).

Дължина на електрифициран маршрут (в км и в процентен дял спрямо общата дължина на маршрута) през 2021 г.	Дължина на електрифицирани линии <i>Километри</i>	Дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП мрежата <i>Процент</i>
България (общо)	3001	74.4%
Европа (общо)	130453	55.8%

*Източник: IRG-Rail.eu, Source: [2023 - Market Monitoring - IRG Rail \(irk-rail.eu\)](https://www.irk-rail.eu/2023-Market-Monitoring)*

### 3.6. Планирани модернизации на жп инфраструктурата до 2040 г.

От Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура – 2014-2020 г.“ към планираните модернизации към железопътния транспорт имат отношение шест проекта, които към настоящия момент са в режим на изпълнение:

#### **Модернизация на железопътна линия София – Драгоман-сръбска граница: жп участък Волюяк – Драгоман - фаза 1**

Проектът включва частично удвояване и модернизация на елементите на железопътната инфраструктура на жп участък Волюяк-Драгоман с дължина 33,34 км, съгласно изискванията на ТСОС и на Регламент 1315/2013 за скорост 160 км/ч за пътнически влакове и 120 км/ч за товари влакове.

#### **Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград, и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация**

SCADA – включва се модернизацията на три тягови подстанции, разположени по главната жп линия Русе-Варна, част от разширената трансевропейска транспортна мрежа.

#### **Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене**

Проектът включва цялостна реконструкцията на приемните здания, с което да гарантират сигурността на пътниците и качество на предлагане на услугите, комфортна работна среда за служителите, както и привеждане на околното пространство съгласно изискванията за достъпност на хора с увреждания и хора в неравностойно положение.

Изпълнени са мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни, модерни системи за управление на системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др. Извършено е саниране и конструктивно усилване на отделни елементи от носещите конструкции, подмяна на покривните конструкции, частично функционално преустройство на помещенията, подмяна на електроинсталации, водоснабдителните и канализационните системи, ще се извърши паркоустройство и благоустройство на околното пространство и т.н.

### **Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора**

Проектът предвижда цялостна реконструкция на приемните здания (за Нова Загора ново приемно здание), с което да се гарантират сигурността на пътниците и качеството на предлагане на услугите, комфортна работна среда за служителите, както и привеждане на околното пространство съгласно изискванията за достъпност на хора с увреждания и хора в неравностойно положение. Предвидени са мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни, модерни системи за управление на системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др. В проекта е включено и саниране и конструктивно усилване на отделни елементи от носещите конструкции, подмяна на покривните конструкции, частично функционално преустройство на помещенията, подмяна на електроинсталациите, водоснабдителните и канализационните системи, ще се извърши паркоустройство и благоустройство на околното пространство и т.н. Модернизацията на жп гара Стара Загора завърши и същата е открита за пътническо движение на 21.11.2023 г. Модернизацията на жп гара Нова Загора все още не е завършила.

### **Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2**

С изпълнението на проекта ще бъдат рехабилитирани/модернизирани останалите необновени до момента жп участъци по линията Пловдив-Бургас, както следва:

- Компонент 1 - Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив-Бургас – изграждане на: сигнализация в 18 гари; с-ма за влаков контрол ETCS, ниво 1; с-ма за диспечерска централизация в участъка Маноле-Бургас; с-ма за влакова комуникация GSM-R; полагане на оптичен кабел;
- Компонент 2 - Изградени са надлези/подлези за железопътната линия Пловдив–Бургас на мястото на съществуващи прелези–премахване на жп прелези и изграждане на надлези;
- Компонент 3 - Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос за защита на железния път от неблагоприятни атмосферни влияния;
- Компонент 4 - Рехабилитация на жп участък Скутаре–Оризово–подновяване на железен път, реконструиране на мостове, подновяване на съществуваща контактна мрежа и на сигнализация в гари;
- Компонент 5 - Модернизация на жп участък Оризово – Михайлово – подновяване и изграждане на железен път и контактна мрежа, реконструиране на мостове, изграждане на тунел, модернизация на ТПС Чирпан, премахване на жп прелези, изграждане на надлези и подновяване на сигнализация в гари;

- Компонент 6-Модернизация на жп участък Ямбол – Зимница, при гара Завой - изграждане на железен път вкл. в гара Завой, изграждане на мостове, подновяване и изграждане на нова контактна мрежа;
- Компонент 7-Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа – подновяване на железен път, реконструирано коловозно развитие на гара Зимница, подновяване на контактна мрежа в гарите Зимница и Стралджа, подновена сигнализация в гара Зимница;
- Компонент 8-Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски – подновяване на железен път.

### **Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в НКЖИ**

През месец декември 2023 г. е внедрена модерна информационна система – система за управление на влаковата работа (СУВР), която ще подпомогне планирането и управлението на влаковото движение. Въвеждането в експлоатация на системата е част и от изпълнението на политиката на Европейската комисия за изграждане на телематични приложения (Регламенти № 454/2011 и № 1305/2014/EU) в Трансевропейската конвенционална железопътна система.

### **Развитие на трансевропейска транспортна мрежа**

Създаването на ефикасна Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) е ключов елемент от Лисабонската стратегия за конкурентоспособност и увеличаване на работните места на континента. Инвестициите, нужни за модернизиране и развитие на TEN-T, отговаряща на увеличените нужди на ниво ЕС, се очаква да възлязат на над 550 млрд. евро за периода 2010 - 2030 г., от които 215 млрд. евро са предвидени за приоритетни оси и проекти.<sup>31</sup>

TEN-T е структурирана на две нива — широкообхватна мрежа (Comprehensive Network) и основна мрежа (Core Network), създадена въз основа на широкообхватната мрежа. Основната мрежа (Core Network) се състои от най-важните международни връзки и възли, които следва да бъдат реализирани до 2030 г. и широкообхватна мрежа (Comprehensive Network), която ще осигури пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г.

На територията на България част от „основната” железопътна TEN-T мрежа са следните направления:

- Видин - София - Кулата;
- Драгоман (сръбска граница) - София - Пловдив - Бургас/Свиленград (турска/гръцка граница);
- София - Радомир - Гюешево (граница със Северна Македония);
- София - Мездра - Горна Оряховица;
- Русе -Стара Загора - Димитровград.

В допълнение към направленията от „основната мрежа” са идентифицирани и следните направления, част от „широкообхватната” TEN-T мрежа:

---

<sup>31</sup> Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf>

- Русе - Варна;
- Горна Оряховица - Варна;
- Карнобат - Синдел.

### **Тягов подвижен състав (Локомотиви и мотрисни влакове) на жп превозвача „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП)**

Според Актуализирания национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, „повече от 70% от използвания от жп превозвача „БДЖ-ПП“ ЕООД локомотивен парк е на възраст над 30 години, като значителна част вече е на възраст над 40 години и е значително амортизиран“. Съществуващият парк от локомотиви и мотрисни влакове трябва да се обнови за ползване на ETCS и GSM-R. Ще се прилага ETCS ниво 2, за да се осигури гъвкавостта при ползване на подвижния железопътен състав.<sup>32</sup>

### **Бъдещ подвижен железопътен състав**

За осигуряване на максимална експлоатационна гъвкавост по отношение на подвижния железопътен състав, процесът по инсталиране на ERTMS<sup>33</sup> бордово оборудване включва ETCS<sup>34</sup> Ниво 2 и GSM-R<sup>35</sup> за глас и данни. Необходимият годишен брой локомотиви, базиран на прогнози, е оборудван по график, който се отнася за цялата железопътна мрежа и в който са включени нужните локомотиви за обновяване на локомотивния парк и модернизацията на действащите локомотиви. Преоборудването на съществуващия подвижен железопътен състав е много скъпо и изисква време, така че едновременното инсталиране на ETCS Ниво 2 и GSM-R на борда минимизира времето, през което наличният подвижен състав поетапно се извежда от експлоатация, поради извършване на монтажни дейности.<sup>36</sup>

- До 2026 г. по Националния план за възстановяване и устойчивост трябва да бъдат доставени нови електрически мотрисни влакове (35 едноетажни и 7 двуетажни), 20 пуш-пул влака и 18 маневрени локомотива. В допълнение се предвижда оборудването на съществуващ подвижен състав с ETCS бордово оборудване. В рамките на първата покана са кандидатствали 4 превозвача на товари за оборудване на общо 89 броя локомотиви и електрически мотрисни влакове. На 29 септември 2023 г. е издадено Решение<sup>37</sup> за предоставяне на средства РД-08-401/29.09.2023 г. на одобрените кандидати, участвали в процедура BG-RRP-8.014

<sup>32</sup> Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf>

<sup>33</sup> Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт (European Rail Traffic Management System)

<sup>34</sup> Европейска система за контрол на трафика (European Traffic Control System)

<sup>35</sup> Глобална мобилна радиосистема (Global System for Mobile Communications - Railway)

<sup>36</sup> Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf>

<sup>37</sup> <https://www.mtc.government.bg/bg/category/312/ministr-na-transporta-i-sobscheniyata-v-kachestvoto-si-na-rovoditel-na-struktura-za-nablyudenie-i-dokladvane-na-investiciya-c8i2-bordovo-oborudvane-za-evropeyskata-sistema-za-upravlenie-na-vlakovete-komponent-ustoychiv-transport-ot>

„Внедряване на Европейската система за управление на влаковете (ERTMS) на бордово оборудване на магистрални нулевоемисионни електрически локомотиви и нулевоемисионни електрически мотрисни влакове, които оперират по конвенционалната жп мрежа на Република България“.

### **Бъдеща инфраструктура. Внедряване на ERTMS в Република България до 2024 г.**

Линиите, които трябва да бъдат модернизирани или реконструирани, трябва да бъдат и оборудвани с ERTMS. На основание информацията от Интегрираната транспортна стратегия, основно до 2020 г. модернизация е правена и се предвижда да се прави по направлението „запад- изток“: **сръбска граница - турска граница/ пристанище Бургас.**

#### **Линии за внедряване на ERTMS в периода 2025-2026 г.:**

- ETCS Ниво 1 - Волуяк -София - Елин Пелин;
- ETCS Ниво 1 - Елин Пелин - Костенец - Септември;
- ETCS Ниво 1 - Пловдив -Карнобат - Бургас;
- ETCS Ниво 1 или 2 - Русе - Каспичан.

#### **Финансови инструменти за финансиране<sup>38</sup>**

Общото описание на възможностите за финансиране от ЕС за инфраструктура и железопътни превозни средства е представено в Инвестиционната програма и Плана за внедряване на ТСОС КУС.

В периода 2014 - 2020 г. един от основните финансови инструменти за финансиране развитието на трансевропейската транспортна мрежа е Механизмът за свързване на Европа. **В периода 2021 - 2027 Механизмът за свързване на Европа ще продължи да бъде основен инструмент за финансирането на трансевропейската транспортна мрежа.**

На ниво ЕС възможност за финансиране на проекти, свързани с ERTMS дава програма InvestEU. С тази програма се обединят различните финансови инструменти на ЕС, които в момента се използват за подкрепа на инвестициите в ЕС. InvestEU ще се изпълнява между 2021 г. и 2027 г.

Със средства по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 - 2027 г. се предвижда да бъдат реализирани проекти за модернизацията и обновяването на железопътната инфраструктура, респективно внедряване на ERTMS.

Стойността на предвидените за реализация проекти по Приоритет 1 на ПТС 2021-2027 възлиза на приблизително 711 млн. евро. В допълнение, по линия на МСЕ 2021-2027, за сектор „Транспорт“ са предвидени 25 807 000 000 евро (вкл. 11 286 000 000 евро предназначени за държави, отговарящи на условията за подпомагане от Кохезионния фонд на ЕС и 1 690 000 000 евро за адаптиране на инфраструктурата към изискванията за двойно предназначение /гражданско и военно/), от които може да се възползва всяка ДЧ. В рамките на НПВУ се реализира проект за внедряване на ERTMS, ниво 2 в жп участъка Русе – Каспичан, на приблизителна стойност 206 млн. лева (без ДДС). Ще бъде

---

<sup>38</sup> Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf>

осигурено финансиране на проекта за изграждане на ИМТ Русе, на стойност 59 млн. лева (без ДДС).

### **Конкуренетоспособност**

Към настоящия момент „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД е единствени превозвач, осъществяващ превоз на пътници и изпълнител на договора за обществена услуга (ДОУ), сключен с държавата.

В края на 2024 г. изтича договорът за извършване на обществена услуга на БДЖ-ПП с държавата. През 2023 г. министърът на транспорта и съобщенията издаде лиценз за превоз на пътници на цялата територия на страната на частен пътнически жп превозвач "ПИМК Рейл Експрес" ЕООД.

Железопътният пазар за пътнически превози е отворен, но до момента не е заявяван интерес от други превозвачи.

### **Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.**

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Р. България и рамка за инвестиции в транспорта. Стратегическите цели на транспортната политика до 2030 г. са следните<sup>39</sup>:

- Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор;
- Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);
- Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.

В Интегрираната транспортна стратегия са открити вътрешни и външни проблеми за сектора на железопътния транспорт:

#### ■ Външни проблеми:

- несъгласуваност в разписанията на влаковете и автобусите,
- ниски нива на интермодалност и мултимодалност
- засилена конкуренция между автобусния и железопътния транспорт по основните и натоварени направления.

#### ■ Вътрешни проблеми:

- Липса и лошо състояние на подвижния състав – „подвижният състав 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.“
- Липса на информационни системи – „неизпълнение на изискванията за оперативна съвместимост и невъзможност за прилагане на съвременни информационни технологии в транспортното планиране и управление на превозния процес.“
- Маркетингова дейност – „Транспортната услуга не се разглежда като продукт, получен на базата на сегментиране на пазара и не се обосновава чрез адекватно

---

<sup>39</sup> МТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Източник: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>

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.“<sup>40</sup>

- Предложените за реализиране мерки с цел разрешаване на външните и вътрешните за ЖП сектор проблеми, 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.<sup>41</sup>

- **Преход към екологичен начин на транспортиране**

На 08.05.2023 г. с решение C(2023) 3122 SA.103967 (2022/N) – ПВУ България – Подкрепа за инсталиране на ERTMS оборудване в нулевоемисионен подвижен състав, Европейската комисия одобрява отпускането на държавна помощ в размер на 63 млн. лв., което се равнява на 32 млн. евро. Проектът ще бъде финансиран по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост, който се стреми да премахне техническите бариери пред оперативната съвместимост на железниците и да насърчи възприемането на по-екологичен начин на транспортиране.<sup>42</sup>

## **Оперативна програма „Транспортна свързаност“ за периода 2021-2027 година**

Оперативна програма „Транспортна свързаност“ (ОПТС) 2021-2027 г.<sup>43</sup> ще концентрира инвестициите си основно върху завършването на приоритетните железопътни и пътни направления и за насърчаване на мултимодалния транспорт посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт.

Описание на приоритетите: Предвижда се програмата да има пет приоритета, както следва:

1. Приоритет 1. Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа:

Допустими мерки:

- Изграждане, модернизация, рехабилитация, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации на железопътни участъци;
- Мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа.

---

<sup>40</sup> МТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Източник:

<https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>

<sup>41</sup> МТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Източник:

<https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>

<sup>42</sup> <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.103967>

<sup>43</sup> <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/10926>



Планирано е изпълнение на 5 стратегически проекта в сферата на железопътната инфраструктура:

1. Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2;
2. Модернизация на железопътната линия Перник-Радомир (фаза 2);
3. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония;
4. Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел;
5. Модернизация на железопътната линия София-Перник.

Допустим бенефициент: ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“.  
Бюджет: Финансиране от КФ (евродял) в размер на 590 190 000 евро. 2 2.

Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“: Допустими мерки:

- Изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа;
- Техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката за инвестиционни проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа.

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета са:

1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2, фаза 2;
2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка‘
3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“.

Допустим бенефициент: Агенция „Пътна инфраструктура“.

Бюджет: Финансиране от ЕФРР (евродял) от 590 190 000 евро.

3. Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността и развитие на устойчива градска мобилност“:

Допустими мерки:

- Разширяване на метрото в София, включително закупуване на подвижен състав;
- Създаване на нови интермодални връзки за пътници в обществената транспортна система на София;
- Изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии;
- Изграждане и модернизация на железопътни връзки с летища, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли;
- Мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на инвестиционни проекти за развитие на гарови комплекси, жп възли и мултимодални връзки.

Планираните операции от стратегическо значение по приоритета са:

1. Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 1 (североизточен участък) от Софийското метро;

2. Изграждане на Етап 3 на Линия 3 – Лот 2 (югоизточен участък) от Софийското метро;
3. Изграждане на железопътна връзка към летище Бургас;
4. Изграждане на железопътна връзка към летище Пловдив;
5. Модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир;
6. Модернизация на ключови жп гари и изграждане на нови по жп линията София - сръбска граница;
7. Развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Допустими бенефициенти: „Метрополитен“ ЕАД и ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Бюджет: Финансиране от ЕФРР в размер на 327 140 000 евро.

4. Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“:

Допустими мерки:

- Развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане;
- Доставка на мултифункционални плавателни съдове;
- Модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда, включително пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно- воден и морски транспорт;
- Мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

Допустими бенефициенти:

- ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- ИА „Морска администрация“.

Бюджет: Финансиране от ЕФРР (евродял) от 115 230 000 евро.

Приоритет за техническа помощ: Подкрепа за: Успешно приключване на ОПТТИ (програмен период 2014-2020 г.) и подготовка на следващия програмен период 2028-2034 г.; Укрепване и повишаване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите по програмата и Ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта.

Допустими бенефициенти:

- Управляващ орган на ОПТТИ 2014-2020 г.
- Национална компания „Железопътна инфраструктура“;
- Агенция „Пътна инфраструктура“; 4 - „Метрополитен“ ЕАД;
- ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“;
- ДП „Пристанищна инфраструктура“;
- ИА „Морска администрация“.

Бюджет: Финансиране от КФ (евродял) от 15 740 000 евро

### 3.7. Железопътен транспорт и устойчивост

---

*Транспортът е стратегически сектор на икономиката, както на България, така и на Европейския съюз. С нарастването на търсенето на транспортни услуги, ограничаването на вредните емисии парникови газове е въпрос, който стои във фокуса на различни политики на Европейския съюз. Политиките на съюза целят да помогнат на транспортния сектор да намали драстично вредните емисии, които произвежда, като започне да използва по-ефективно енергия от по-чисти източници с цел намаляването на въздействието на сектора върху околната среда.*

---

Един от важните етапи в областта на железопътния транспорт в Европейския съюз е приемането на шест законодателни акта, известни като Четвъртия железопътен пакет. Те финализират набор от реформи за модернизирание на сектора, създаване на европейско железопътно пространство без вътрешни граници, подобряване на пазарната либерализация и управление, както и подобряване на техническата съвместимост на железопътния транспорт. Първите три „технически акта“<sup>44</sup> укрепват правомощията на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA) по въпроси, като разрешенията за превозни средства, сертификатите за безопасност и разработването на общата система за управление на железопътното движение (ERTMS). Останалите три акта („пазарният стълб“)<sup>45</sup> целят увеличаване на конкуренцията с цел постигане на по-добри и по-достъпни железопътни услуги. Те отварят националните пазари за превоз на пътници за всички железопътни оператори от ЕС, подобряват управлението на железопътния транспорт за управителите на инфраструктура и за железопътните оператори, както и превръщат в норма състезателната процедура при обществените поръчки за услуги. Комисията цели постигането на баланс между засилването на правата на пътниците и намаляването на тежестта за железопътните предприятия по въпроси, като обезщетението за закъснения, причинени от извънредни обстоятелства, превоза на велосипеди и правата на лица с намалена подвижност или увреждания.

Комисията засилва развитието на TEN-T с увеличени източници на финансиране, като поставя акцент върху по-доброто използване на железопътния транспорт и

---

<sup>44</sup> Техническият стълб на Четвъртия железопътен пакет включва:

- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102);
- Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44);
- Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

<sup>45</sup> „Пазарният (политически) стълб“ включва:

- Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура;
- Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт.

корабоплаването по вътрешните водни пътища (като по-малко замърсяващи видове транспорт) и върху интегрирането на различните мрежи, за да се даде възможност за мултимодални решения и върху цифровата свързаност.<sup>46</sup>

### **Изпълнени проекти и резултат от изпълнението им по отношение на намаляването на емисиите от въглероден двуокис**

Във връзка с изпълнението на Третия национален план за действие по изменение на климата 2013 – 2020 г., отчетът на Министерство на околната среда и водите отчита изпълнението на няколко ключови стратегически проекти по отношение на приоритетна ос 3 – „Диверсификация на превозите”, мярка 1 – „Увеличаване дела на обществения електротранспорт – железопътен, тролейбусен, трамваен, метро“.

В рамките на мярката са изпълнени следните проекти:

<b>Наименование на мярката</b>	<b>Сума</b>	<b>Източник на финансиране</b>	<b>Индикатор за изпълнение на мярката</b>	<b>Отчетна стойност към края на 2020г.</b>	<b>Разлика между целева и отчетна стойност</b>
<b>Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас</b>	Обща стойност на проекта: 470 652 350,23 лв. Изплатени средства към 31.12.2020 г. – 456 195 487,71 лв.	Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г.	Рехабилитация на железен път 21 км (позиция 1)	21	0
			Рехабилитация на железен път 120 км (позиция 2)	120	0
			Рехабилитация на железен път 150 км (позиция 3)	150	0
			Модернизация на ТПС Нова Загора, ТПС Стара Загора и изграждане на SCADA (позиция 4)	2 бр. ТПС и SCADA	0
<b>Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната</b>	Обща стойност на проекта: 21 339 147,60 лв. Изплатени средства към 31.12.2020 г. –	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г.	Модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	3 бр. ТПС	0

<sup>46</sup> What Europe does for me – European Commission briefing

<b>линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол</b>	21 328 680.38 лв.				
<b>Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2</b>	Обща стойност на проекта: 810 018 562,65 лв. Изплатени средства към 31.12.2020 г. – 175 070 037.52 лв.	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г.	рехабилитация на 75 км жп линии изграждане на 36 км жп линии изграждане на 2 бр. мостове изграждане на 1 бр. тунел рехабилитация на 87 км съществуваща КМ изграждане на 37 000 м нова КМ модернизация на 1 бр. ТПС премахване на 39 бр. жп прелези изграждане на 34 бр. надлези изграждане на 4 бр. подлези изграждане на 586 000 м оптична кабелна линия изграждане на 33 бр. GSM-R базови станции	28 км 0 0 0 32 км 0 0 0 0 0 0	

			подновяване на сигнализацията в 24 бр. гари	0	
<b>Модернизация на жп линията София – Пловдив в участъка Септември – Пловдив</b>	Обща стойност на проекта: 312 261 927,78 лв. Изплатени средства към края на м. декември 2020 г.: 257 755 763.00 лв.	Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г.	Изградени железопътни линии	122,118 км	
			Модернизирани коловозни развития в гарите	5 бр.	
			Ремонт и модернизация на мостове	23 бр.	
<b>Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин</b>	Обща стойност на проекта: 132 966 320 лв. Изплатени средства към края на м. декември 2020 г.: 79 465 848.18 лв.	Механизъм за свързване на Европа; Споразумение INEA/CEF/T RAN/M2014 /1048809	Изградени железопътни линии	11,400 км	38,397 км
			Модернизирани коловозни развития в гарите	1 бр.	2 бр.
			Ремонт и модернизация на мостове	4 бр.	13 бр.
<b>„Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай - Свиленград ”</b>	Обща стойност на проекта съгласно одобрен формуляр за кандидатстване е: 663 316 861,61 лв. Реално изплатените средства по проекта са: 444 932 486,68 лв.	Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г.	Положен железен път за единична линия 70 475 м, в това число: рехабилитиран железен път с дължина 4337 м.	100 % изпълнен	0
			Изградена контактната мрежа - 73 666 м		
			Изградени нови приемни здания – 3 бр.		
			Изградени нови приемни здания – 3 бр.		

			Изградени нови спирки – 5 бр		
			Гари с обновена сигнализация – 7 бр.		
			Гари с подновено коловозно развитие – 6 бр		
			Премахнати прелези – 28 бр.		
			жп мостове – 28 бр.		
			Пешеходни надлези – 7 бр.		
			Пътни надлези и подлези – 17 бр.		
			Водостоци и прокари – 127 бр.		
			Рамка за дезинфекция в гара Свиленград – 1 бр.		
			Изградени са нови тягови подстанции – 2 бр.		
			Разширение на съществуваща тягова подстанция – 1 бр.		

Според изчисленията, публикувани в Отчета, в резултат от прилагането на Мярка 1 и по-горе изброените проекти, спестените емисии възлизат на 944 335 тона CO2 екв.

С прилагането на мярка 2 „Развитие и изграждане на интермодални терминали за комбинирани превози“ и до степента, до която тя е била реализирана към момента на

публикуване на Отчета, Министерство на околната среда и водите отчита 81 374,4 тона CO<sub>2</sub> екв. спестените емисии.

### **Измененията в климата и влиянието им върху железопътния транспорт**

Според националния „Анализ и оценка на риска и уязвимостта на секторите в българската икономика от климатичните промени (МОСВ 2014 г.)“ - транспортният сектор се оценява като изключително устойчив за периода до 2035 г. Това се дължи на очакваното умерено изменение на климата до 2035 г., както и на транспортната система, която е проектирана и изградена с оглед на местните климатични условия. Независимо от това, адаптивният капацитет на сектора се оценява като недостатъчен<sup>47</sup>.

Основните рискове, които съществуват по отношение на железопътния транспорт, според Националната стратегия за адаптация към изменението на климата са:

- **Наводнения:** Наводненията причиняват значителни щети на пътната и железопътната инфраструктура, като увреждат подосновните пластове на пътните или железопътните съоръжения. Водата може да подкопае основите, което може да причини катастрофални повреди на инженерните съоръжения
- **Свлачища:** Валежите са основен фактор за възникването на свлачища и въпреки че се очаква общият средногодишен обем на валежите да намалее, свлачищата ще продължават да бъдат сериозен проблем поради очакваната по-висока честота на екстремни валежи. Свлачищата причиняват сериозни щети на пътната и железопътната инфраструктура, както и на речните брегове. Те могат да станат причина за дългосрочно прекъсване на експлоатацията и/или ограничен достъп на определени групи от населението, икономически райони, населени места и/или икономически райони.
- **Виелици и снеговалежи:** В дългосрочен план се очаква годишният обем на снеговалежите да намалее, но в краткосрочна и средносрочна перспектива виелиците и силните снеговалежи ще продължат да бъдат основен източник на смущения в услугите на всички видове транспорт. Северните и североизточните части на страната са особено податливи на прекъсване на движението през зимата, поради силни ветрове и снеговалежи.
- **Екстремни горещини:** Екстремните температури могат да предизвикат огъване на релсите, което на свой ред води до необходимост от намаляване на максимално допустимата скорост или дори до прекъсване на движението и съкращава живота на железния път. Екстремните температури, съчетани с очакваните по-големи засушавания, ще нарушат допълнително плавателността на река Дунав, която и понастоящем е сериозно затруднена.<sup>48</sup>

За да може железопътният транспорт да бъде адаптиран към климатичните изменения, изготвеният „Анализ и оценка на риска и уязвимостта на секторите в българската икономика от климатичните промени“ прави няколко предложения за адаптации.

---

<sup>47</sup> Национална Стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие на Министерство на околната среда и водите

<sup>48</sup> Национална Стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие на Министерство на околната среда и водите, стр. 23



- изграждането на институционален капацитет и базата от знания по отношение на адаптацията към изменението на климата (АИК), за да се подпомогне формулирането и предлагането на политики. Това включва подготовка на проекти, изграждане, експлоатация и поддържане на инфраструктурата (включително във връзка с екстремни метеорологични събития) и актуализиране на нормите за проектиране с оглед изменението на климата;
- Разработване и внедряване на програми за укрепване устойчивостта на пътната и железопътните мрежи към екстремни климатични събития, като част от стратегическата цел „Включване на съображенията за адаптиране към изменението на климата в ключови процеси на планирането и вземането на решения“;
- Преглед на институционалната рамка;
- Въвеждане на отговорностите за АИК в правилниците за дейността и вътрешните процедури на съответните заинтересовани страни и обучение на персонала;
- Въвеждане и/или подобряване на практиките за събиране на данни, свързани с АИК;
- Актуализиране на нормите за проектиране (със специален акцент върху пътните и железопътните мостове и водостоци) и периодично актуализиране на тези норми;
- Разработване на общи указания за всички бенефициенти, които да вземат под внимание АИК и да я включат в процеса на проектиране.

В първия междинен отчет на Националната стратегия за адаптация към изменението в климата се посочва, че в средносрочен и дългосрочен план изменението на климата се очаква да повлияе най-силно върху развитието и разходите на автомобилен и железопътен транспорт. Въздействието ще се изразява основно в повишени разходи за поддържане и строителство на инфраструктура, които са в резултат от очакваното повишение на топлинния стрес върху пътната и железопътна инфраструктура. Нуждата от адаптация към изменението на климата прави необходими сериозни разходи за адаптация за справяне с проблемите, произтичащи от топлинния стрес – годишно нарастване на разходите за адаптация с 0,4 до 0,6% на година за пътните настилки до 2070 г. и с 83% общо за железопътния транспорт, според оценката.

#### 4. Данни от маркетингови проучвания и проучвания на удовлетвореността

---

*През разглежданите години се наблюдава постоянна и постепенно засилваща се тенденция на избор и използване на личен автомобил за транспорт и придвижване като делът на използващите железопътен транспорт не се променя съществено. За 2015, 2016 и 2017 г. делът на лицата, които избират да се придвижват на къси разстояния (до 60 км.) с железопътен транспорт (влак) са между 10% и 15%. През същия период, делът на пълнолетното население, което използва влак, за да се придвижва на по-дълги разстояния (над 60 км.) варира и през 2015 г. той е равен на 31,2%, като намалява и достига 24,2% през 2016 г. и 22,3% през 2017 г. Отдръпването на ползвателите от железопътния транспорт и насочването им към автомобилния е ясен знак за съществени проблеми в клиентската удовлетвореност и в качеството на услугите.*

---

Качеството на услугата „Превоз на пътници с железопътен транспорт“ в периода 2015-2023 г. (липсват резултатите от проучването през 2019 г. и 2020 г.) се фокусира върху няколко ключови аспекта. Те са свързани с проверка на общата удовлетвореност на потребителите от пътническите услуги на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД; идентифициране на силни и слаби страни на услугите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, както и с извеждане на препоръки за бъдещи подобрения с оглед повишаване качеството на предоставяните услуги.

Данните са събирани посредством количествено изследване чрез метода на персонално структурирано интервю. В обхвата на изследването през разглеждания период попадат една или две от следните целеви групи: целева група 1 – пълнолетно население на възраст 18+ години и целева група 2 – мъже и жени на възраст 18+ години, ползватели на услугите на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

Макар целите на изследванията през различните години да остават едни и същи, различните Изпълнители, които ги реализират следват различни изследователски подходи. Освен различните вариации на целеви групи обект на изследване, през годините се наблюдават и различни вариации на инструментариума (въпросника).

През различните години са включвани различен на брой въпроси, а такива, които са застъпени във всички разглеждани години са съдържателно видоизменяни. Значителна разлика се наблюдава при ключови индикатори и въпроси, като например тези за оценка на удовлетвореността от различни характеристики и условия на ЖП транспорта (разписания на влакове, условия във вагоните и местата за чакане, поведението на служители и т.н.). През периода 2015-2017 г. измерването се случва в проценти по скалата ”Напълно удовлетворен – Напълно неудовлетворен“, през 2018 г. в средни стойности по скалата от 1 до 5, където 1 означава „Изобщо не“, а 5 „Изцяло да“, а през 2021-2023 г. в средни стойности по скала от 1 до 10, където 1 е най-ниската оценка, а 10 най-високата.

Друга методологическа особеност е и подходът на представяне на резултатите, където за 2015-2018 г. данните са представителни за пълнолетното население на страната и ползвателите на услугите на „БДЖ-Пътнически превози“, а след 2020 г. са представяни на регионален принцип.

Всички споменати до тук особености позволяват една условна сравнимост на наличните през годините данни<sup>49</sup>. Те спомагат (също условно) за очертаването на налични тенденции и модели на поведение сред целевите групи, които да служат като ориентир за бъдещи действия за подобряване на предлагани услуги на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

#### 4.1. Предпочитан транспорт

През разглежданите години се наблюдава постоянна и постепенно засилваща се тенденция на избор и използване на личен автомобил за транспорт и придвижване. Предвид методологическите условности (начин на подбор на респонденти, начин на задаване на въпрос и възможност за посочване на различен брой отговори през годините) се наблюдава тенденция, при която дялът на ползвателите на услугите на БДЖ-ПП намалява. Различните подходи на дефиниране на изследваните съвкупности не дават възможност за проследяване и отличаване на един категоричен тренд за това къде точно се позиционира железопътния транспорт (vlak) сред предпочитаните методи на придвижване на широката общественост като цяло.

За 2015, 2016 и 2017 г. дялът на лицата, които избират да се придвижват на къси разстояния (до 60 км.) с железопътен транспорт (vlak) са между 10% и 15%. През същия период, дялът на пълнолетното население, което използва vlak, за да се придвижва на по-дълги разстояния (над 60 км.) варира и през 2015 г. той е равен на 31,2%, като намалява и достига 24,2% през 2016 г. и 22,3% през 2017 г.

През 2018 г. за предпочитан начин на придвижване при къси и дълги разстояния са запитани само лицата, дефинирани като клиенти на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. При тях железопътният транспорт е предпочитан пред останалите възможности, като 53,9% биха използвали vlak при по-кратки дестинации, а 62,3% при по-дълги<sup>50</sup>.

През 2021, 2022 и 2023 г. изследването е провеждано също основно сред потребители на услугите на БДЖ-ПП, като пред тях е поставен въпроса за предпочитан алтернативен на железопътния транспорт.

---

<sup>49</sup> Всички описани методологически особености не позволяват абсолютна сравнимост на събраните данни и визуализирането им в тенденция в графичен вид. В настоящия документ е представено качествено обобщение на различни количествени данни с цитирани стойности/резултати от проведени различни вълни на изследването.

<sup>50</sup> Въпросът дава възможност за посочване на повече от един вид транспорт и сборът на отговорите надхвърля 100%.

### Предпочитан вид транспорт

	*2015	*2016	*2017	**2018
Железопътен транспорт (влак)	31,2%	24,2%	22,3%	51,1%
Автомобилен транспорт (личен автомобил)	50,0%	59,9%	57,6%	82,0%
Автобусен транспорт (автобус, маршрутка)	15,4%	12,1%	16,1%	56,8%
Въздушен транспорт (самолет)	0,9%	1,3%	1,4%	7,2%
Друго (такси)	0,0%	0,2%	1,1%	0,2%
Нямам предпочитания	2,5%	2,2%	1,5%	0,0%

\*За 2015, 2016 и 2017 година процентите отразяват разпределението на отговорите сред представителите на широката общественост на въпроса „Кой от следните видове транспорт предпочитате да използвате? – на разстояния над 60 км.“ Въпросът предполага само един верен отговор.

\*\*За 2018 година, процентите отразяват разпределението на отговорите сред представителите на широката общественост на въпроса „Кой от следните видове транспорт предпочитате да използвате?“ Въпросът позволява посочването на повече от един отговор.

### Предпочитани и алтернативни начини на придвижване сред ползвателите на железопътния транспорт

	***2021	***2022	***2023
Автомобилен транспорт (личен автомобил)	48,0%	44,0%	48,0%
Автобусен транспорт (автобус, маршрутка)	24,0%	29,0%	24,0%
Въздушен транспорт (самолет)	16,0%	7,0%	16,0%
Друго (такси)	12,0%	20,0%	12,0%
Нямам предпочитания	0,0%	0,0%	0,0%

\*\*\* За 2021, 2022 и 2023 година процентите отразяват разпределението на отговорите сред представителите на ползватели на услугите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД на въпроса „Кой е алтернативния за Вас начин на придвижване?“. Въпросът предполага само един верен отговор.

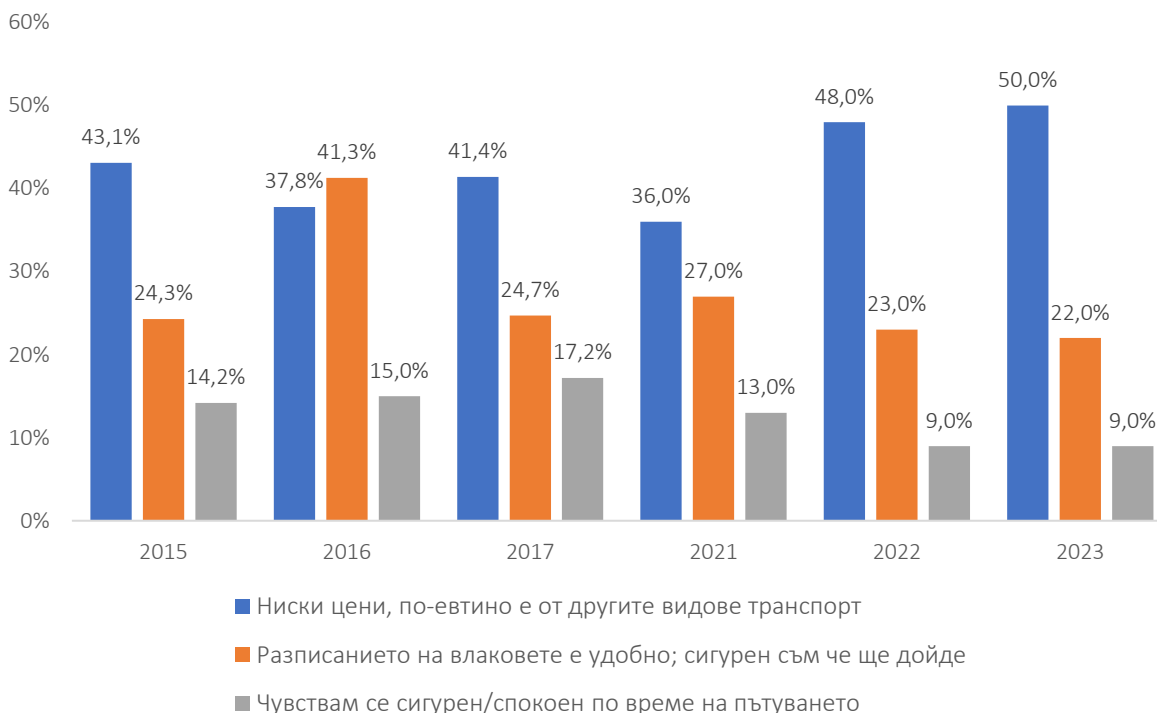
И през трите години, най-голям дял от анкетираните лица използват автомобили като алтернатива, като основните причини са по-високото ниво на комфорт и бързината на придвижване.

### Предимства и недостатъци на пътуването с ЖП транспорт

Основните причини, поради които гражданите избират да пътуват с ЖП транспорт постоянстват през годините.

Най-голямото предимство през целия разглеждан период е цената за едно пътуване. Други предимства са свързани с удобството на влаковете, видно през усещането за гарантиран и всезонално наличен вид транспорт, възможностите за превозване на голямо количество личен багаж, както и възможността за свободно придвижване и разходки по време на пътуване. Безопасността и сигурността, също са сред причините, поради които гражданите избират да пътуват с влак.

Топ 3 предимства/причини за избор на пътуването с железопътен транспорт (влак)?



*\*През 2018 година на въпрос „Моля, оценете степента на важност на следните неща, при избора ви на пътуване с "БДЖ-Пътнически превози", топ 3 твърденията с най-висока оценка са: „Сигурност по време на пътуването“ – 4,62; Спазване на разписанието на влаковете“ – 4,52 и „Ниски цени“ – 4,19. Измерването се случва в средни стойности по скалата от 1 до 5, където 1 означава „Изобщо не“, а 5 „Изцяло да“.*

Недостатъците и причините за избягване на пътуването с железопътен транспорт са свързани с лоша хигиена на влаковете, лошо/незадоволително общо състояние на влаковете и ЖП съоръженията като цяло. Честите и продължителни закъснения по трасето, също са посочени като сериозни недостатъци, които засилват усещането и разбирането на анкетираните, че пътуването с влак е по-бавно и по-дълго спрямо други алтернативни видове транспорт. Друго недоволство е насочено към необходимост от промяна в разписанията на влаковете, така че да бъдат намалени закъсненията и да бъде осигурена удобна връзка с други видове транспорт.

### Топ 3 недостатъци/причини за отказ от пътуване с железопътен транспорт (vlak)?



\* През 2021, 2022 и 2023 година отговорите на въпрос „Не пътувам с влак, защото...?“ са обобщени в три категории: „предпочитам алтернативен транспорт“, „незадоволителни условия във влаковете“ и „не пътувам често“.

### Удовлетвореност от различни характеристики на ЖП транспорта

Ползвателите на услугите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД дават сравнително високи оценки по отношение на различните характеристики на ЖП съоръженията и условията по време на пътуване с тях.

Информационното обслужване и поведението на персонала, както на гарите и местата за чакане, така и във вагоните, тенденциозно са сред твърденията с най-високи оценки през годините. Достъпните цени спрямо други алтернативни начини на придвижване също са сред характеристиките, по отношение на които ползвателите на услугите изразяват най-висока удовлетвореност.

При разписанията и редовността на влаковете, оценките на анкетираните остават по-умерени, но по-високи от средните за всяка година. Това показва именно нуждата и важността от пунктуалност по отношение на спазване на разписанията, които имат водеща роля при избора на железопътния транспорт пред друг и планирането на бъдещо пътуване.

Заетостта на влаковете и наличието на свободни седящи места са положително оценявани. Вътрешните условия, хигиената и комфорта във вагоните обаче, събират разнопосочни оценки през годините. Това е една от категориите, при които потребителите изразяват по-ниска удовлетвореност. И ако по отношение на достъпа до седящо място се наблюдава висока удовлетвореност, то при вътрешните условия са

необходимите допълнителни усилия за постигане на желаните удобство и комфорт по време на пътуването с влак.

Търсения	*2015	*2016	**2018	***2021	***2022	***2023
Информационното обслужване	2,60	2,52	3,32	7,79	7,88	7,90
Разписание на влаковете	2,82	2,94		6,83	7,02	7,04
Спазване на разписанието на влаковете	3,07	3,30	3,41	6,84	7,08	7,09
Състояние и атмосфера на гарите и чакалните	3,24	3,31	3,26	-	-	-
<b>Поведение на персонала във влаковете</b>	2,62	2,56	3,76	-	-	-
<b>Поведение на персонала на гарите и чакалните</b>	2,70	2,86		-	-	-
<b>Предлагани услуги във влаковете</b>	3,87	3,79	1,65	-	-	-
<b>Ниво на хигиена</b>	3,90	3,88	2,99	-	-	-
<b>**Заетост на влаковете</b>	-	-	3,75	6,84	6,74	6,86
<b>**Вътрешни условия и комфорт</b>	-	-	2,81	5,04	5,08	5,10
<b>**Цени на услугите</b>	-	-	3,85	8,78	8,86	8,90
<b>**Обслужване на билетните каси и във влаковете</b>				8,86	8,93	8,95

\* През 2015, 2016 година отговорите представляват преизчислени средни оценки на база петстепенна скала, където 5= „Напълно удовлетворен“, а 1= „Напълно неудовлетворен“.

\*\*През 2018 година измерването е в средни стойности по скалата от 1 до 5, където 1 означава „Изобщо не“, а 5 „Изцяло да“. За първи път се появяват нови твърдения, които обобщават в себе си повече твърдения от предходните вълни.

\*\*\* През 2021, 2022 и 2023 г. измерването на удовлетвореността е в средни стойности по скала от 1 до 10, където 1 е най-ниската оценка, а 10 най-високата.

### Необходими подобрения

За разглеждания период дяловете на лицата, които изразяват готовност и желание при определени условия да използват по-често пътнически железопътни превози, се повишава и през 2023 г. се равнява на 52% от всички участници в изследването.

Преобладаващата част от анкетираните виждат нужда от подобрение в посока повишаване качеството на предлаганите услуги в посока на това влаковете да станат по-бързи, да бъдат по-комфортни и по-чисти. Събраните през различните години данни потвърждават, че именно условията и комфорта във вагоните търпят най-големи критики, а подобренията в тази област биха повлияли значително върху решението за използване на железопътния транспорт като цяло.

### Предпочитани нови услуги

В началото на разглеждания период (2015-2017г.) пътуващите на къси разстояния предпочитат във влака да има радиоуредба за информация по време на пътуването и музика, или безплатна преса (вестници и списания). Тези, които избират железопътен

транспорт за по-дълги дестинации биха желали да се възползват от предлагани храни и напитки във влака, както и безжичен интернет.

След 2020 г. за потенциални и настоящи пътници с ЖП транспорт приоритет и желана нова услуга е създаването на нови, по-бързи и директни линии. Наличието на безплатен интернет (WIFI) с добро покритие също остава сред търсените услуги. Връщането на вагон-ресторанта във влака или предлагането на храни и напитки също биха повлияли на положителното потребителско изживяване по време на пътуване.

Не на последно място, анкетираните биха желали да виждат повече служители, които да гарантират обществения ред и спокойствие по време на пътуването.

## 4.2. Изследване на нагласи за използване на железопътен транспорт

---

*Времето за пътуване, комфортът и удобните връзки с друг тип транспорт са основните фактори, които биха повишили интереса към използването на железопътен транспорт. Постигането на тези параметри на услугата ще има съществена роля за повишаване на интереса към железопътния превоз на пътници.*

---

### 4.2.1. Настоящо потребление на ЖП услуги

За целите на настоящия анализ екипът на изпълнителя изготви целенасочено социологическо проучване, представително за пълнолетното население на страната сред извадка от 1005 пълнолетни българи. Проучването е проведено на територията на цялата страна по метода на пряко стандартизирано интервю по метода лице-в-лице с таблети. Периодът на провеждане на проучване е 15-25 септември 2023 година.

Към 2023 година малко под 5% от пълнолетните граждани в страната използват ежедневно услугите на БДЖ-ПП. Това са предимно лица, които живеят в села или селски райони на страната, като по-малък процент от лицата, които ежедневно пътуват с железопътен транспорт, живеят в областни градове.

Лицата, използващи железопътен транспорт веднъж в седмицата, са около 14,5% от населението в страната, като отново, най-често това са лица, които живеят в села и селски райони, по-нисък процент са лицата, които живеят в областни градове.

Най-голям дял от лицата в страната използват услугите на БДЖ-ПП веднъж месечно или по-рядко (77,6%). Най-голям дял от потребителите на БДЖ-ПП в Столицата използват железопътен транспорт с тази честота, като значително по-малък процент използват услугите на българските железници по-често от веднъж месечно.

Данните показват, че малка част от населението на страната използва услугите на БДЖ-ПП ежедневно, като това са лица, които живеят предимно в села и селски райони на страната. Много по-значителен дял от пълнолетните лица в страната използват услугите на БДЖ-ПП веднъж месечно или по-рядко. Този модел на потребление на жп услугата показва, че е много значим начин на транспорт за малка част от населението на страната.



През последната една година една трета от населението на страната е пътувало с влак в България. Най-голям дял от пътувалите с влак в страната през последната година са живеещите в областни градове.



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Има няколко основни фактора, които лицата, които не са пътували с влак в страната споделят, че биха ги накарали да пътуват в железопътен транспорт. На първо място, това е времето за пътуване. Ако времето за пътуване с влак е същото, каквото би било с други транспортни средства, това би накарало гражданите, които по принцип в последната година не са използвали услугите на БДЖ-ПП, да използват влак, за да стигнат до желаната дестинация (25,7%). Комфортът във влаковете също е от значение (16,1%), както и удобните транспортни връзки с друг тип транспорт (10,3%).

Гражданите на столицата в най-голяма степен биха взели предвид фактори като техническата безопасност на влаковете, както и комфорта в тях. Най-голям дял от лицата, които живеят в областни градове биха взели предвид наличието на удобни транспортни връзки с други видове транспорт, след като пристигнат до желаната гара, както и времето за пътуване, което следва да е същото или по-кратко от това, което алтернативните форми на транспорт предлагат.

За лицата, които живеят в малки градове, най-голямо значение, за да използват железопътен транспорт, би имало пристигането на влака в час, който е удобен за тях, както и това дали този тип придвижване би им спестило средства.

Лицата, живеещи в села и селски райони, които не са използвали ЖП транспорт в последната година, биха се качили на влак в страната, ако няма закъснения на влаковете, както и ако им спестява средства.

Има и лица, които по принцип са твърдо решени, че не биха използвали железопътен транспорт – това са около една четвърт от лицата, които в последната година не са използвали влак в страната. Най-голям дял от тях се намират в столицата, където около една трета от всички граждани заявяват, че не биха използвали железопътен транспорт. Процентът на лица, които не биха използвали влак, за да се придвижат в страната спада с намаляването на големината на населеното място постепенно, като малко над 20% от

лицата, живеещи в малки градове и села заявяват, че изобщо не биха използвали железопътен транспорт.

Ако не сте пътували, какво би ви накарало да пътувате с влак?

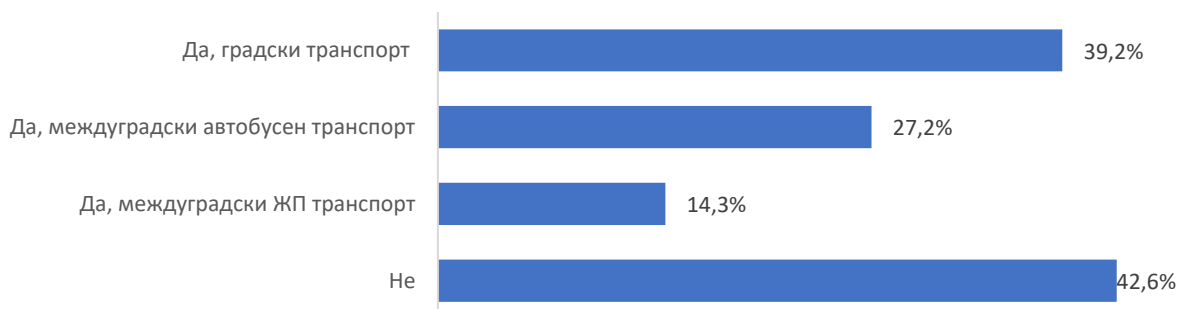


*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

#### 4.2.2. Потребление на обществен транспорт

Към 2023 година малко над 40% от пълнолетното население в страната не използва нито една форма на обществен пътнически транспорт. Лицата, които използват обществен пътнически транспорт, обикновено използват повече от една негова форма. Почти 40% от пълнолетното население на страната използва градски транспорт, 27,2% използват междуградски автобусен транспорт, а 14,3% използват междуградски железопътен транспорт.

Използвате ли обществен пътнически транспорт?



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Потреблението на обществен транспорт според типа на населено място показва, че в столицата има по-високо от средното за другите населени места потребление на градски транспорт (71%), като използването на междуградски транспорт е по-ниско от това в другите типове населени места. Основна причина за това вероятно е, че гражданите на

столицата по-рядко имат нужда да пътуват по работа до други населени места в страната, защото София е икономически най-развитият център в България и голяма част от търговските сделки се извършват на нейната територия. В този смисъл, напълно логично е, че лицата, живеещи в по-малките населени места, се налага по-често да използват междуградски транспорт, в сравнение с лицата, живеещи в столицата.

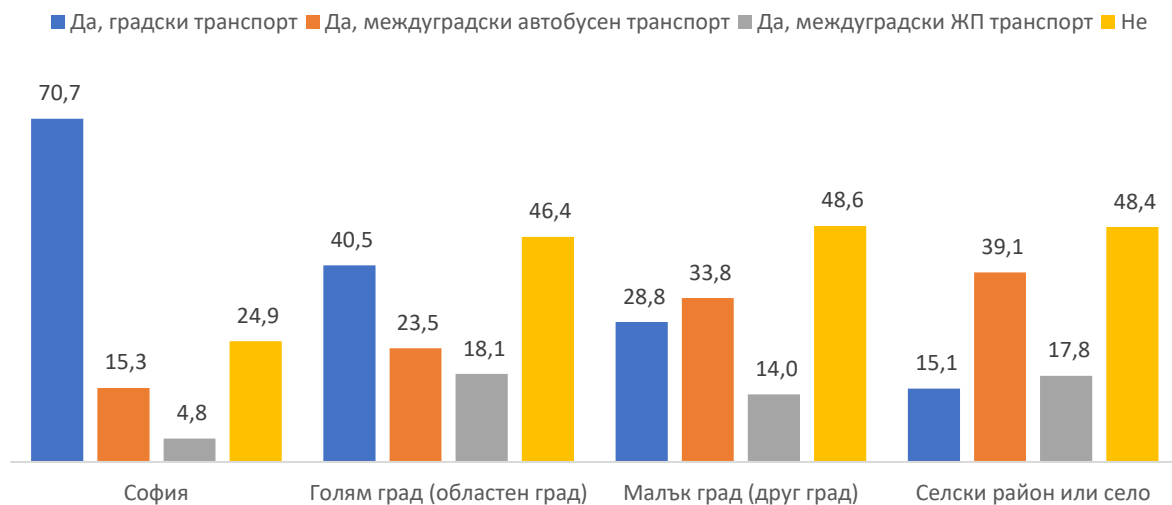
Структурата на потреблението на обществен транспорт в областните градове показва, че почти половината (46%) от лицата изобщо не използват обществен пътнически транспорт. Това може да се дължи на по-малките разстояния в рамките на областните градове, но може да се дължи и на ниско качество на услугите. Сред лицата, живеещи в областни градове, около 23% използват междуградски автобусни линии, а 18,1% използват железопътни такива. Лицата, които използват обществен транспорт обикновено използват различните форми на транспорт допълващо (т.е. могат да използват градски транспорт, за да стигнат до гарата, откъдето да използват влак или автобус, за да стигнат до друго населено място)<sup>51</sup>.

В малките градове, градски транспорт се използва още по-малко, като по-голям дял от лицата използват междуградски автобусни линии. В рамките на по-малките населени места невинаги се налага използването на градски транспорт за ежедневно придвижване, докато в повечето случаи се налага да се използва някаква форма на транспорт за движение между различните населени места. Колкото по-малобройно е населеното място, толкова по-вероятно е лицата, живеещи в него да се налага да пътуват, за да получат достъп до различни услуги, които може да са достъпни само в по-големите населени места (административни, медицински и др. услуги). За да направят тези пътувания обаче, много по-малка част от лицата в малките населени места разчитат на железопътен транспорт (14,3%), отколкото на междуградски автобусен такъв (33,8%). Почти половината от тези лица не разчитат на обществен транспорт, за да се придвижат. Потреблението на транспортни услуги в селата и селските райони показва по-засилена употреба на междуградски автобусни линии, в сравнение с другите типове населени места, вероятно отново, поради малкото достъпни услуги в рамките на населеното място и нуждата да се пътува до по-голямо съседно населено място, за да може едно лице да получи достъп до услуги, които не са достъпни в села и селски райони. За да направят такива пътувания, лицата живеещи в села и селски райони в по-малка степен разчитат на железопътен транспорт, отколкото на автобусен такъв. Почти половината от населението в села и селски райони не разчита на обществен транспорт, за да се придвижва. Това е свързано и с намалената мобилност на населението в този тип населени места, както и с икономически ограничения. Поради това често в селата и селските райони има по-малко опериращи превозвачи, както и по-малък достъп до железопътни услуги.

---

<sup>51</sup> Поради това и сборът на процентите на посочените отговори в рамките на всеки от типовете населено място надвишава 100%.

## Използвате ли обществен пътнически транспорт?



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Автобусният транспорт е предпочитан от по-голям дял от гражданите в сравнение с железопътния. За ежедневните си пътувания 10% повече граждани разчитат на автобусен превоз между населени места, а почти 13% повече граждани разчитат на автобусен транспорт между населени места при пътувания поне веднъж седмично. От една страна, това се дължи на специфики на железопътната мрежа и нейното покритие и на краткото време за придвижване с автобус в сравнение с влак, а от друга, автобусните компании могат с много по-малко инвестиции да отговорят на промените в търсенето на транспортни услуги. В случай, че се появи нужда от нова спирка в някое населено място, автобусните компании могат да отговорят на потребителските нужди без допълнителни инвестиции в инфраструктура, а когато нужда от тяхната транспортна линия вече няма, могат да я закрийт без това да коства загуба на първоначална инфраструктурна инвестиция. Това е едно от предимствата на автобусния транспорт в сравнение с железопътния по отношение на предлагането на транспортни услуги.

Използвате ли обществен пътнически транспорт?	Населено място	Колко често използвате обществен автобусен транспорт между различни населени места?			
		Всеки ден	Веднъж седмично	Веднъж месечно и по-рядко	Друго
<b>Да, градски транспорт</b>	София	19,2%	7,7%	73,1%	
	Голям град (областен град)	8,3%	35,4%	56,3%	
	Малък град (друг град)	<b>41,9%</b>	16,1%	38,7%	3,2%
	Селски район или село	33,3%	46,7%	20,0%	
<b>Да, междуградски автобусен транспорт</b>	София	<b>20,6%</b>	20,6%	58,8%	
	Голям град (областен град)	5,7%	26,1%	68,2%	
	Малък град (друг град)	<b>24,0%</b>	16,0%	58,7%	1,3%
	Селски район или село	12,5%	43,2%	44,3%	
	София	<b>28,6%</b>	14,3%	57,1%	

Да, междуградски ЖП транспорт	Голям град (областен град)	6,3%	25,0%	68,8%	
	Малък град (друг град)	25,0%	25,0%	45,8%	4,2%
	Селски район или село	10,0%	50,0%	40,0%	

Около 20% от гражданите, които живеят в столицата и **използват градски транспорт**, използват всеки ден обществен автобусен транспорт между различни населени места. Въпреки това сред столичаните, които се възползват от услугите на градския транспорт в населеното си място, остава най-голям дялът на граждани, които пътуват с автобус между различни населени места само веднъж месечно или по-рядко (73,1%). Живеещите в големи градове, които използват градски транспорт, също най-често пътуват до друго населено място веднъж в месеца или по-рядко (56,3%), но малко над 35% споделят, че имат такива пътувания веднъж седмично.

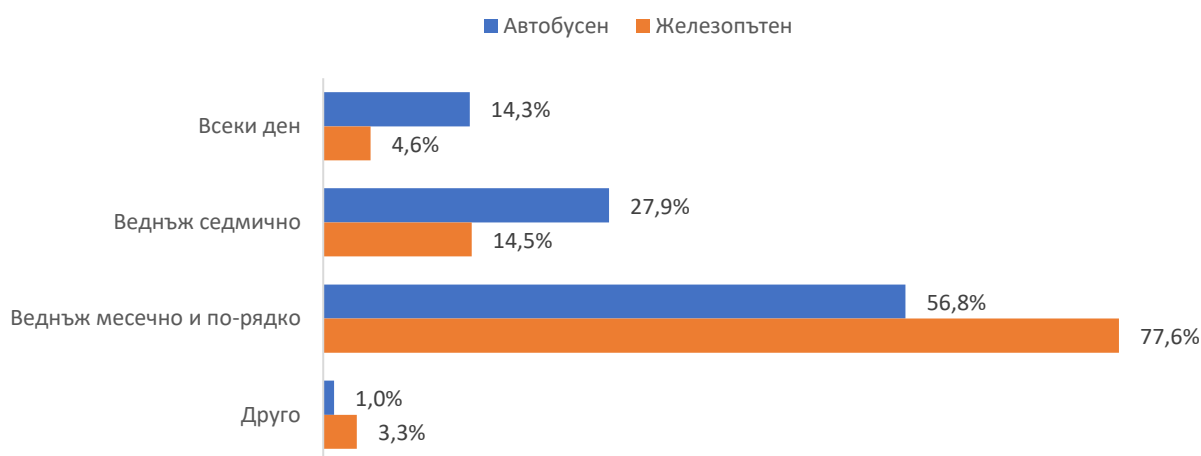
Сред **ползвателите на междуградски автобусен транспорт** се наблюдава най силен интерес към този тип превоз сред живеещите в селски райони. Въпреки това до съседни населени места с автобус ежедневно най-често са пътували жители на малки градове (24%), следвани от жителите на столицата (20,6%). Малко над 43% от ползвателите на междуградски автобусен транспорт, живеещи в селски райони, се възползват от услугите му веднъж седмично.

Разглеждайки автобусния междуградски превоз като потенциален заместител на железопътния транспорт, следва да се проследи какви дялове от гражданите, които пътуват с влак – пътуват между населени места и с автобус. Според изследваните данни живеещите в столицата, които пътуват с влак, най-често са посочвали, че пътуват ежедневно с автобус между населени места. Въпреки това пътуващите като цяло най-често са от малки градове и села. Повече от половината граждани, които използват ЖП транспорт и живеят в селски райони – използват и автобусен транспорт, за да се придвижват между населени места. Сходни са данните и за живеещите в малки градове в страната.

Използвате ли обществен пътнически транспорт?	Населено място	Колко често използвате железопътен транспорт?			
		Всеки ден	Веднъж седмично	Веднъж месечно и по-рядко	Друго
Да, градски транспорт	София		11,1%	88,9%	
	Голям град (областен град)		9,3%	86,0%	4,7%
	Малък град (друг град)		13,3%	80,0%	6,7%
	Селски район или село	16,7%		83,3%	
Да, междуградски автобусен транспорт	София		<b>28,6%</b>	71,4%	
	Голям град (областен град)		6,3%	91,7%	2,1%
	Малък град (друг град)		8,3%	87,5%	4,2%
	Селски район или село	<b>6,7%</b>	<b>20,0%</b>	73,3%	
Да, междуградски ЖП транспорт	София		27,3%	72,7%	
	Голям град (областен град)	2,9%	10,3%	83,8%	2,9%
	Малък град (друг град)		6,5%	90,3%	3,2%
	Селски район или село	<b>12,5%</b>	25,0%	62,5%	

Сред ползвателите на обществен транспорт от села в страната се наблюдават най-високи дялове на граждани, които пътуват ежедневно с железопътен транспорт. С относително равни дялове се обособяват гражданите, които използват междуградски автобуси и пътуват поне веднъж седмично или всеки ден с железопътен транспорт - сред живеещите в София (28,6%) и селски райони (26,7%). Въпреки това сред живеещите в села, които използват автобусен транспорт между различни населени места - относително по-често пътуванията с влакове са ежедневни (6,7%).

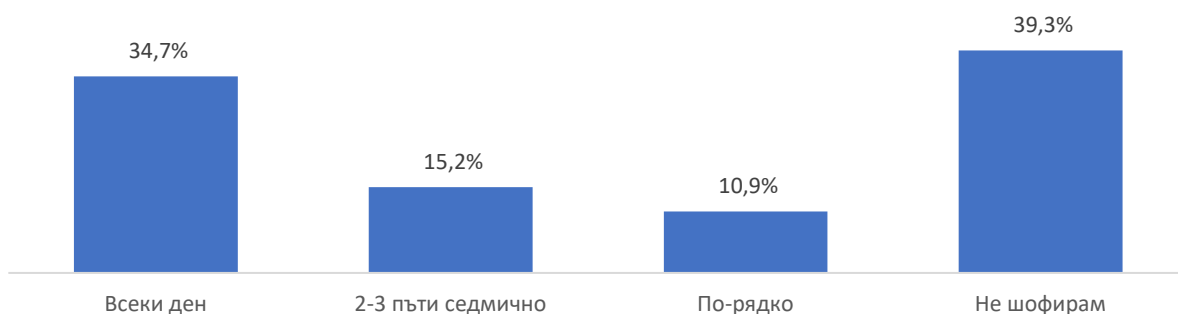
### Колко често използвате обществен транспорт между различни населени места?



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Потребителите на транспортни услуги по принцип имат положителни нагласи спрямо възможността да се възползват от алтернативни форми на обществен транспорт, като автобуси на повикване или таксите за споделени пътувания. Почти 60% от пълнолетното население заявява, че би се възползвало от такъв тип услуги. По-засилен интерес се регистрира сред жителите на столицата, както и сред жителите на областните градове. С малко повече скептицизъм по отношение на тези форми на транспорт се отличават по-малките населени места, както и жителите на селата и селските райони.

### Шофирате ли и ако да, колко често?



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Малко над една трета от пълнолетните граждани на страната шофират ежедневно, а малко под 40% не шофират изобщо. Това показва, че обичайно, когато един човек шофира, той го прави с голяма честота. Най-голям дял от лицата, които шофират ежедневно са живеещите в областни градове, следвани от лицата, живеещи в по-малки градове.

По отношение на навиците за шофиране, най-голям дял от лицата, които шофират в столицата, шофират всеки ден (34,2%), а други 37,7% от столичани никога не шофират. Между 13 и 15% шофират няколко пъти седмично или по-рядко.

В по-големите и в малките градове се наблюдава сходство по отношение на навиците за шофиране – между 36 и 39% от лицата шофират ежедневно, а други 37% не шофират никога. Сред лицата живеещи в села и селски райони, най-голям е дялът на онези, които никога не шофират – 46,7%, а лицата, които шофират всеки ден е 28,4%.

Пълнолетните граждани на страната предпочитат да пътуват с автомобил както до работа (34,1%), така и когато става въпрос за пътуване до близко (63,8%) и далечно място в страната (60,1%) или за ваканция (60,2%). Най-голям дял от лицата, които се придвижват с автомобил до работа се намират в големите областни градове (35,2%), следвани от лицата, живеещи в по-малки градове (25,1%). 20% от лицата, които стигат с автомобил на работа се намират в столицата, а 19% в селата.

Според типа населено място, в който се намират анкетираните лица се очертават няколко основни тенденции. Гражданите на столицата предпочитат да пътуват до работа с автобус (36,7%) или автомобил (32,3%). Когато пътуват до близък град или село, 66% от гражданите на столицата предпочитат да използват автомобил и само 21% предпочитат да използват автобус. 3,5% от столичани използват влак, за да стигнат до близки градове или села. Столичани предпочитат да използват автомобилите си и за по-далечни разстояния (64%), въпреки че същият процент лица предпочитат автобус както на дълги, така и на по-кратки разстояния (21%), то дялът на лицата, които предпочитат да използват влак за пътувания на по-далечни разстояния се увеличава до 8,3%. До морски и планински курорти столичани отново предпочитат да използват кола (68%), следващите най-често използвани алтернативи са автобусен (17%) и железопътен транспорт (6%).

В големите областни градове, лицата предпочитат да стигат до местоработата си с автомобил (33,7%) или пеша (23%). В 17,6% от случаите предпочитат да използват автобусен транспорт, а под 1% използват железопътен такъв. За да стигнат до близки населени места, гражданите на областните центрове предпочитат да използват автомобилите си (70%), следващата най-популярна алтернатива е употребата на автобусен транспорт (23,2%). По-малко от 2,5% от жителите на областните градове използват влак, за да стигат до близки населени места. Около 14% от жителите на областните градове предпочитат да използват железопътен транспорт при пътуване до по-далечни населени места, но това е по-малко от една пета от лицата, които предпочитат автомобилния транспорт (62,3%). Автобусният транспорт е предпочитан от 19,3%. Малко под 9% от живеещите в областните градове използват железопътен транспорт, за

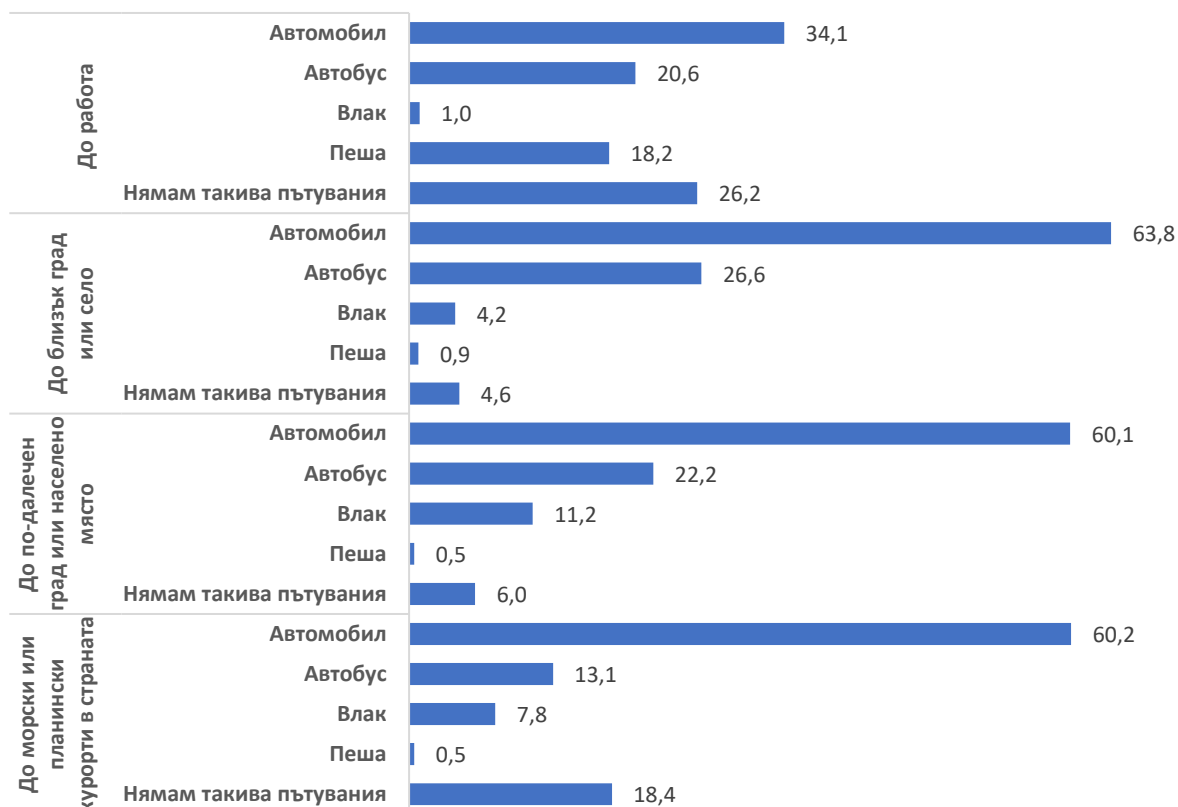
да стигнат до морски или планински курорти. По-често те предпочитат автобусен (12%) или автомобилен транспорт (67%).

Жителите на малките градове предпочитат да стигат до работата си с автомобил (40,5%) или пеша (18%). По-рядко използват автобусен транспорт (14,4%) и почти никога железопътен (0,9%). За да стигнат до близък град или село от железопътен транспорт се възползват дори по-малко – 0,5% от лицата, живеещи в малки населени места. Те предпочитат автомобилния (63%) или автобусния (28%) транспорт. При пътуванията на по-далечни разстояния се увеличава дялът на лицата, които използват железопътен транспорт и достига до 9%, но отново се запазва по-нисък от дела на лицата, които предпочитат автобусен (25%) или автомобилен транспорт (60%). Процентът на лицата, които биха използвали железопътен транспорт, за да стигнат до морски или планински курорт в страната е 9%, като автобусният транспорт е малко по-предпочитан от жителите на малките населени места (11%), в сравнение с железопътния. Автомобилите остават предпочитаната форма на транспорт до курортните селища – 55%.

Най-предпочитаният начин за пътуване до месторабота сред 30% от жителите на селата и селските райони остава автомобилът или ходенето пеш (20%). По-малко от 1,5% от жителите на селата използват железопътен транспорт, за да стигнат до местоработата си. За да стигнат до близък град или село обаче, влак използват почти 9% от жителите на селата. Това е 4 пъти по-малко от дела на лицата, които използват автобусен транспорт, за да пътуват до близко населено място – 36,2%. С автомобил до близкото населено място предпочитат да пътуват 52%. Близко 12% от жителите на селата използват железопътен транспорт, за да стигнат до по-далечен град или село, което е два пъти по-малко от дела на лицата, използващи автобусен транспорт – 25,3%. Над половината от жителите на селата предпочитат да използват автомобил, за да стигнат до по-далечно населено място. Когато отиват до морски или планински курорт, жителите на селата отново предпочитат да пътуват предимно с автомобил – 45%, автобусен транспорт – 13% и в 7% от случаите с влак.



## Как обичайно се придвижвате:



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Възрастовата структура на потреблението на транспортни услуги показва, че лицата на възраст между 18 и 24 години предпочитат в по-голямата си част да пътуват до работа с автобус (30,5%) или автомобил (24,8%). Като при пътуване до близък или далечен град, както и до курорти в страната над половината лица предпочитат да използват автомобил. Тази възрастова група използва железопътен транспорт най-вече при пътувания на по-дълги разстояния (19%).

Лицата на възраст между 25 и 30 години също предпочитат автомобилен и автобусен транспорт, но с лек превес на онези, които предпочитат да използват автомобил (38,5%) пред автобус (36,5%) за придвижване до работа. За да посетят близък град или населено място, в повече от две трети от случаите биха използвали автомобил и само в 2% железопътен транспорт. За по-дълги разстояния обаче, около 10% биха използвали влак. Групата на възраст 30 до 39 години предпочита автомобилния транспорт и много рядко се качва на влак. Когато го прави, това е обикновено за пътувания на дълги разстояния между населени места (8,3%) или за да стигнат до морски или планински курорт (6,8%). Лицата в тази възрастова група предпочитат автомобилен или автобусен транспорт в останалите случаи.

Във възрастовата група от 40 до 49 години се наблюдават най-високи дялове на използване на автомобил за различни цели в сравнение с другите възрастови групи. Тази група рядко слиза от автомобила си, освен ако не е, за да се качи на автобусен транспорт.

В по-малко от 8% от случаите използва железопътен транспорт, основно за придвижване между по-далечни населени места.

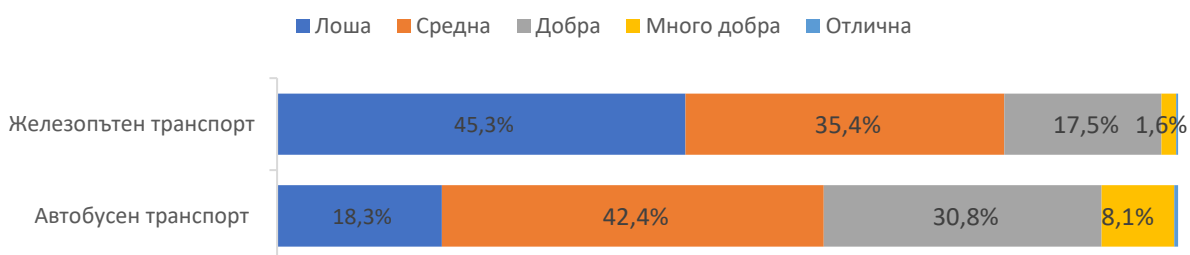
Потреблението на автомобил за пътуване спада с увеличаването на възрастовата група както до работа, така и към близки и далечни населени места. Сред лицата на възраст между 50 и 59 години, макар все още да има висок дял на предпочитащи да се придвижват с автомобил, се увеличава дялът на онези, които предпочитат да пътуват с автобусен транспорт. Сред тях е и малко по-висок дялът на лицата, пътуващи с влак – 10,1% за по-далечни населени места и 7,4% до планински и морски курорти.

Групата, която в най-голяма степен предпочита на пътува с железопътен транспорт е тази на лицата над 60 години. Сред тях 5,2% пътуват с влак до близки населени места, 13,5% пътуват с влак до по-далечни населени места, а 9,5% пътуват с влак до курорти. Този увеличен дял на лицата, които използват железопътен транспорт, спрямо другите възрастови групи, вероятно се дължи на по-ниските цени на железопътния транспорт, които могат да бъдат решаващ фактор при вземането на решение за това какъв тип транспорт да използват хората в пенсионна възраст.

### Значими фактори при избор на тип превоз

Транспортните услуги съществуват в ситуация на конкуренция помежду си на принципа на пазарната икономика, в която потребителят може да реши коя услуга иска да използва и дали е склонен да заплати за нея цената, която превозвачът е поставил. Автобусният транспорт е в най-силна конкуренция с железопътния транспорт. Към 2023 година автобусният транспорт е много по-често използван от железопътния. За да разберем защо бяха изследвани редица фактори, представени по-долу.

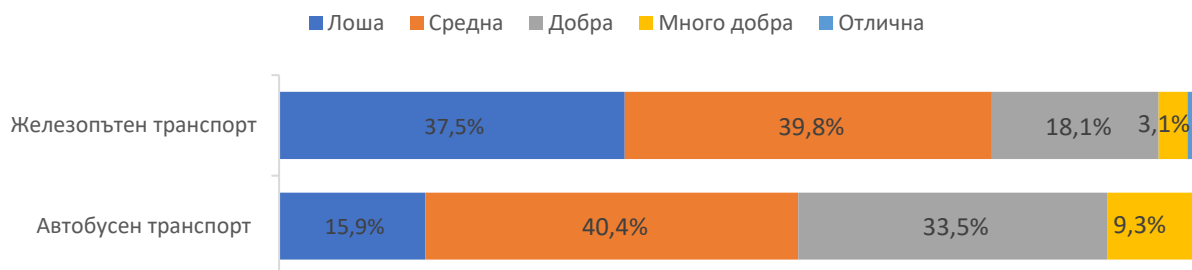
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в обществения транспорт, който използвате:  
(Хигиена в превозното средство)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

По отношение на хигиената в транспортните средства, почти половината от лицата в страната смятат, че хигиената в железопътния транспорт е лоша, а 35,4% смятат, че хигиената е средна. Дялът на лицата, доволни от хигиенните условия във влаковете е под 20%, като в сравнение с това, доволните от хигиенните условия в автобусния транспорт са почти 40% от анкетираните лица.

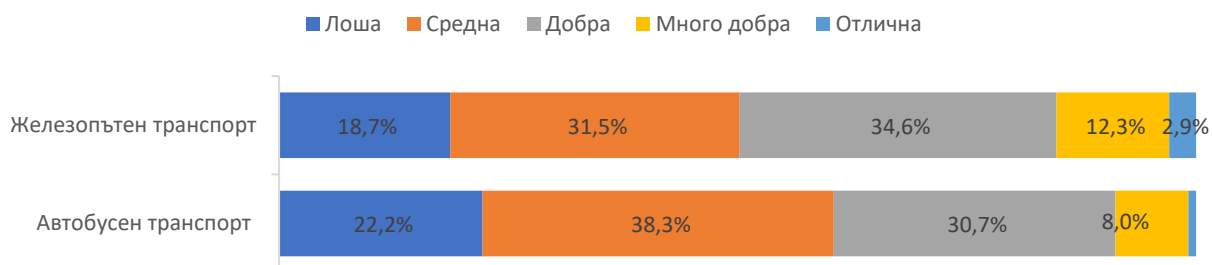
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в обществения транспорт, който използвате:  
(Климатик/Отопление)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Сходни оценки дават гражданите и по отношение на наличието на климатизация и отопление в превозните средства – 77,3% дават лоша и средна оценка за климатизацията на ЖП транспорта, като приблизително 23% я оценяват като добра, много добра или отлична. По отношение на автотранспорта, лоша оценка дават по-малко от 16% от лицата, средна около 40%, а 43,7% дават добра, много добра или отлична оценка по отношение на климатизацията и/ли отоплението в автобусния транспорт.

Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в обществения транспорт, който използвате:  
(Пространство за пътника)

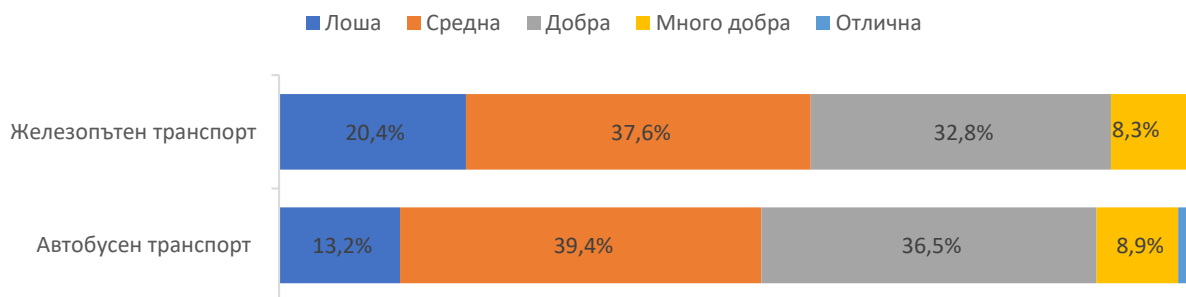


*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

По отношение на пространството, което пътниците имат по време на превода, железопътният транспорт получава по-голям дял положителни оценки в сравнение с автотранспорта. Така, според около 40% от лицата пространството за пътника е добро, много добро или отлично в автобусния транспорт, докато за железопътния транспорт дела на положителните оценки е почти 50%.

По отношение на нивото на обслужване, железопътният и автотранспорта получават сходни нива на положителни оценки, а именно – 47% за автобусния и 42% за железопътния транспорт.

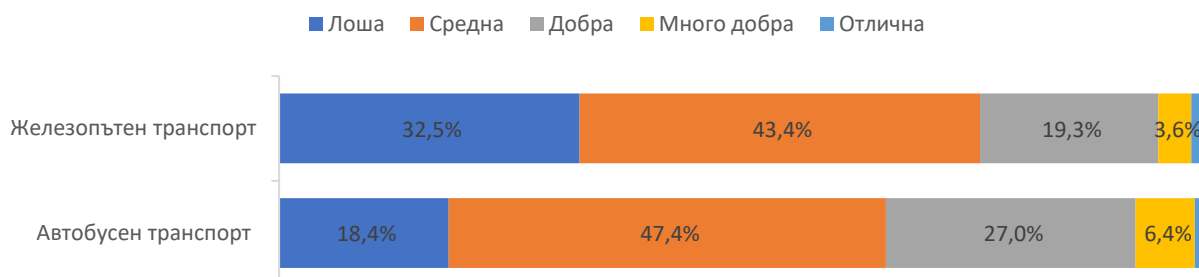
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в общественя транспорт, който използвате: (Ниво на обслужване)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Шумът в транспортните средства е оценен като по-малък проблем за автобусния транспорт, отколкото за железопътния, но с около 10% разлика. Положителна оценка, изразяваща липсата на шум в автобусния транспорт, са дали 34,3% от гражданите, а по отношение на железопътния транспорт, положителна оценка са дали 24% от гражданите.

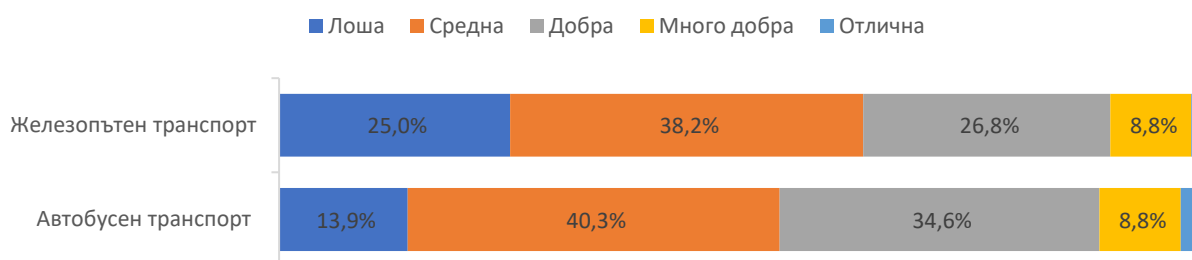
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в общественя транспорт, който използвате: (Ниво на шума в превозното средство)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Според 46% от запитаните граждани автобусният транспорт предоставя добри възможности за транспортни връзки с други видове обществен транспорт. Според 37% добри транспортни връзки има и железопътния транспорт.

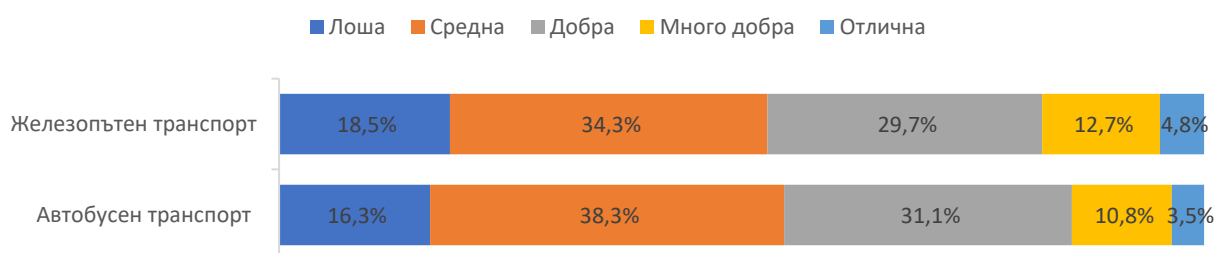
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в обществения транспорт, който използвате:  
(Връзки с други видове обществен транспорт)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Според оценките на гражданите и двата типа транспорт предоставят в еднаква степен достъп до информация за разписанията си. Наблюдава се съвсем лек превес на положителните оценки по отношение на предоставянето на информация за разписания от страна на железопътния оператор.

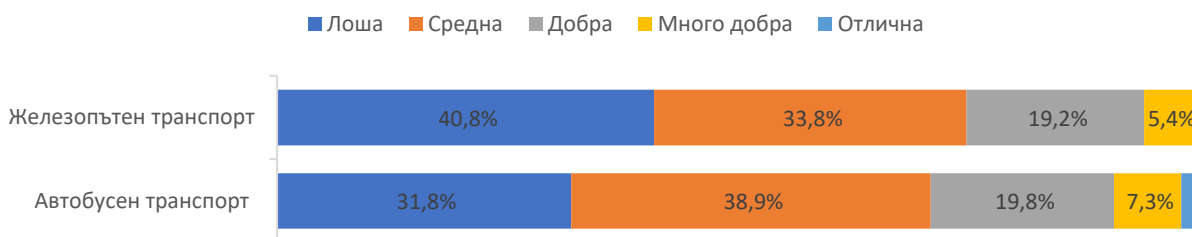
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в обществения транспорт, който използвате:  
(Предоставяне на информация за разписанията)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Участвалите в изследването лица дават предимно негативни оценки по отношение на достъпността на публичния транспорт за лица с увреждания, майки с детски колички и възрастни хора. Над 70% от лицата смятат средата за по-скоро недостъпна, като положителните и негативните оценки по отношение на достъпността са сходни в двата вида транспорт.

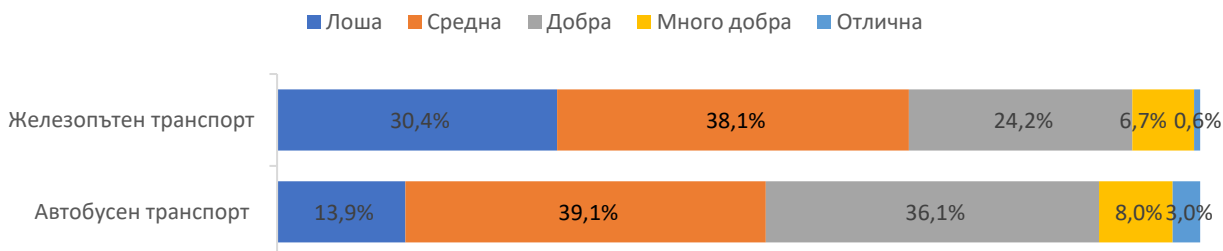
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в обществения транспорт, който използвате: (Достъпност за лица с увреждания, за майки с детски колички и за възрастни хора)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Спазването на разписание от автобусния транспорт е оценено положително от по-голям дял от респондентите. Ако от спазването на разписанията на автобусния транспорт са по-скоро доволни 47% от пълнолетните граждани на страната, то по отношение на железопътния транспорт малко над 30% от лицата дават положителна оценка за спазването на разписанията.

Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване в обществения транспорт, който използвате: (Точност и спазване на разписание)



*\*Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Спазването на разписанието се оказва един от най-важните фактори по отношение на качеството на обществения транспорт за пълнолетното население в страната. При отговорилите на проучването на национално ниво, участвалите лица са посочили този фактор с ранг 1, т.е. с най-голяма важност, както и на първо място при факторите, разпознати с ранг 2. Това означава, че според важността на факторите, които лицата, участвали в проучването, разпознават с най-голяма важност, автобусният транспорт е разпознат като по-качествен в сравнение с железопътния, имайки предвид оценките на лицата за точността и спазването на разписанието за двата типа транспорт. Този фактор е най-важен според лицата, живеещи във всички типове населени места от столица до села и селски райони.

**Таблица 1. Подредете по важност факторите, които, според Вас, имат най-голямо значение за качеството на обществения транспорт:**

Фактори, посочени с Ранг 1		Фактори, посочени с Ранг 2		Фактори, посочени с Ранг 3	
Точност и спазване на разписание	42.0%	Точност и спазване на разписание	22.1%	Цена на билета	20.0%
Удобни спирки и маршрути	19.6%	Комфортни превозни средства	19.9%	Удобни спирки и маршрути	17.7%
Цена на билета	15.2%	Цена на билета	18.8%	Комфортни превозни средства	16.4%

По отношение на удобните спирки и маршрути, които са поставени на второ място сред факторите с ранг 1 (фактори с най-висока степен на важност), железопътният транспорт изоставя спрямо автобусния, като имаме предвид оценките, дадени от лицата при сравнението на двата типа транспорт. Този фактор е разпознат като втория най-важен в София, селата и селските райони и като трети, сред най-важните в областните и малките градове.

В полза на железопътния транспорт е поставен на трето място сред най-важните фактори (факторите с ранг 1) – цена на билета. Въпреки че автобусният транспорт има други преимущества, ниската цена на билета с железопътен транспорт е едно от предимствата на държавните железници. Цената на билета е разпозната като трети фактор сред най-важните във всички населени места, освен София – град, където по-голяма важност е придадена на комфорта на транспортните средства. Част от причините за този резултат вероятно се дължат на по-високите средни доходи в столицата в сравнение с другите населени места в страната.

Сред факторите наредени с висока степен на важност (ранг 2), отново с най-голяма честота е посочен факторът точност и спазване на разписанието. Този резултат затвърждава важността на фактора при избора на превозно средство от страна на широката общественост. Този фактор е поставен на първо място, с ранг 2, от жителите на София – град, на големите областни градове, както и на селата и селските райони. Остава на 4-то място за лицата от по-малките градове.

Комфортът в превозното средство е поставен на второ място сред факторите с ранг на важност 2. Този фактор е посочван с най-голяма честота от столичани, гражданите на големите областни градове и жителите на селата и селските райони.

Цената на билета е на трето място сред факторите, подредени с ранг 2, но е на първо място по важност за жителите на по-малките градове. Цената на билета се явява трети по важност фактор за жителите на областните градове и селата, но не е сред приоритетните фактори за жителите на столицата.

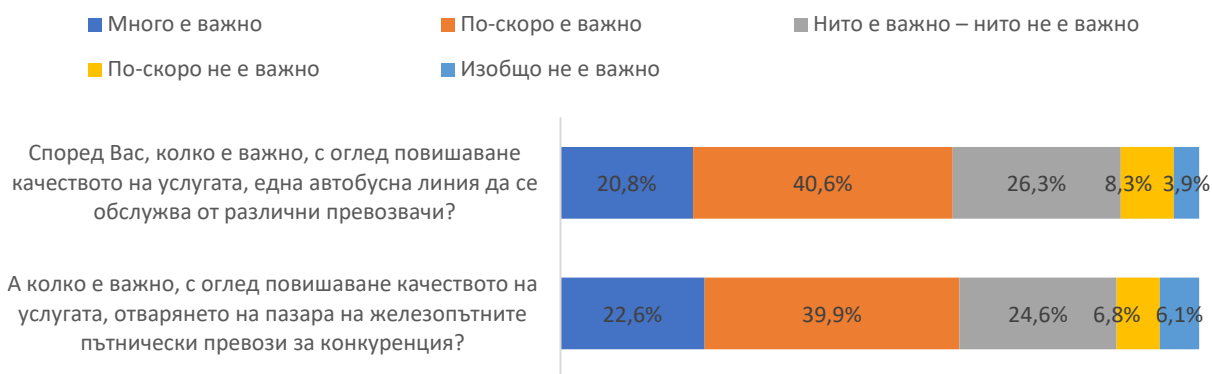
Средно за страната, сред факторите наредени с ранг 3, с най-висока честота е посочван фактора цена на билета. Въпреки това този фактор е по-често посочван от жителите на големите градове, по-малките градове и селата. На първо място сред факторите с ранг 3 за гражданите на столицата, обаче е достъпността на превозните средства за лица с увреждания, майки с детски колички и възрастни хора.

Удобните спирки и маршрути, както и комфортът в превозните средства са фактори, които са посочвани с по-голяма честота от жителите на големите областни градове, малките градове, както и от жителите на селата и селските райони.

В допълнение на тези данни трябва да се отбележи, че в законодателството няма никакви изисквания към строителството на удобни спирки, нито към това с какво да бъдат оборудвани спирките (информационни табла, пейки, навеси, пресичане на жп линиите и пр.), нито към пероните (перони на модернизирани гари/спирки се строят без отводняване, като наклонът на пероните е към жп линиите (оттичането е към жп линията), което при сняг/лед създава предпоставка за травматизъм, при това с предпоставка за инциденти не в зоната навътре към перона, а по посока на релсите). Също така, в законодателството няма изисквания, които да се отнасят към комфорта на подвижните средства, нито към връзката към други видове транспорт, което допълнително е предпоставка за подценяване на тези очаквания на пътниците/клиентите на железопътния транспорт.

Според над 60% от пълнолетните граждани на страната, за да се повиши качеството на транспортните услуги (както на автобусните линии, така и сред железопътните пътнически превози), е важно наличието на конкуренция между различните превозвачи. Делът на лицата, които смятат конкуренцията при обслужването на автобусния и железопътния транспорт за много важен фактор по отношение на повишаването на качеството на услугата са сходни – 20,8% и 22,6% съответно за автобусния и железопътния транспорт.

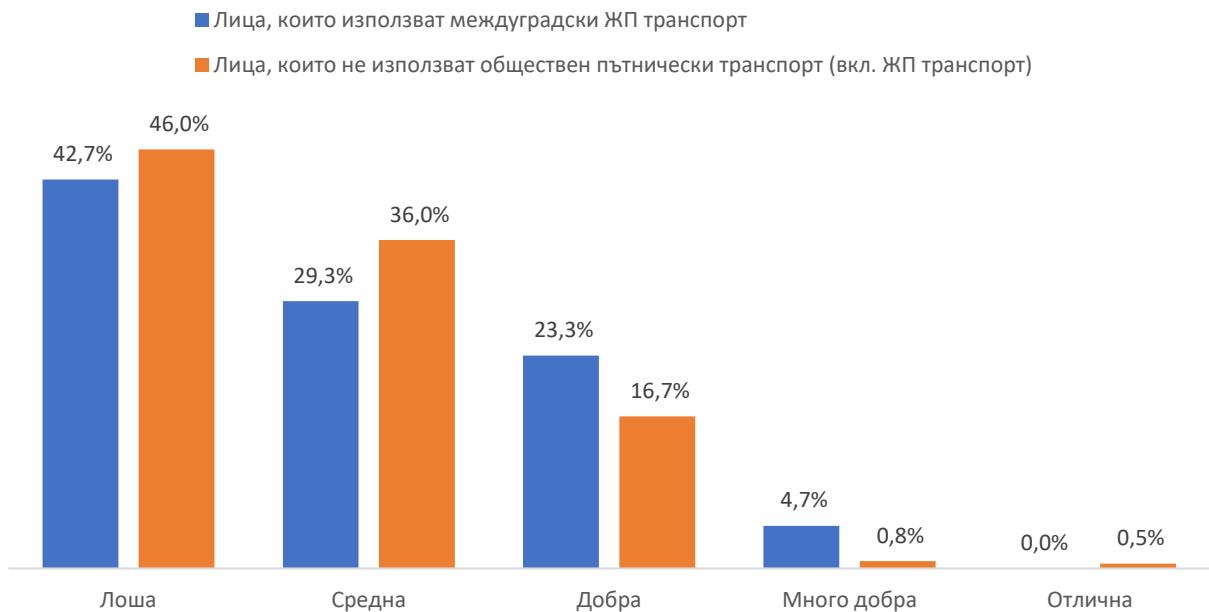
Сходни са и дяловете на лицата, които не могат да преценят дали обслужването на автобусни и жп линии от различни превозвачи ще доведе до повишаване на качеството на услугата – 26,3% и 24,6% съответно за автобусния и за железопътния транспорт.



Ако сравним мненията и оценките на лицата, които използват междуградски железопътен транспорт тези, които не използват, ще видим, че по почти всички показатели мненията на неизползващите са по-критични. Този имидж до голяма степен обуславя тяхното решение да не използват ЖП транспорт. Техните оценки се концентрират преобладаващо в позициите „лоша“ и „средна“.

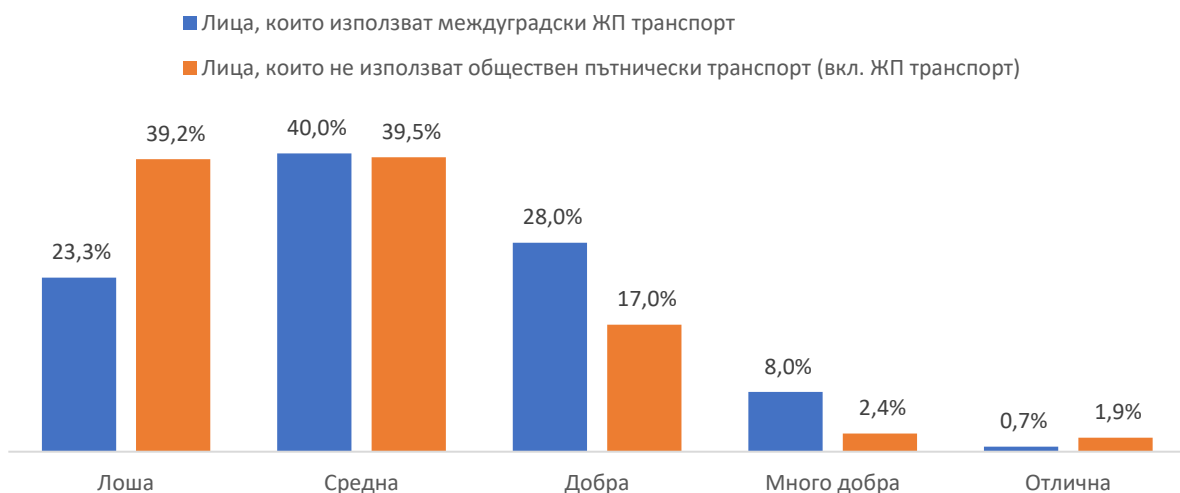


Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване с железопътен транспорт:  
(Хигиена в превозното средство)



Общата оценка на хигиената в превозните средства на преобладаващата част от лицата, без значение дали ползват или не услугите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, е лоша или средна. По-положителните оценки идват от редовно пътуващите с ЖП транспорт. 23,3% от тях определят хигиената като добра, а 4,7% като много добра. Единични случаи дават отлична оценка, като тя идва от лица, за които железопътният транспорт не е предпочитан начин на придвижване.

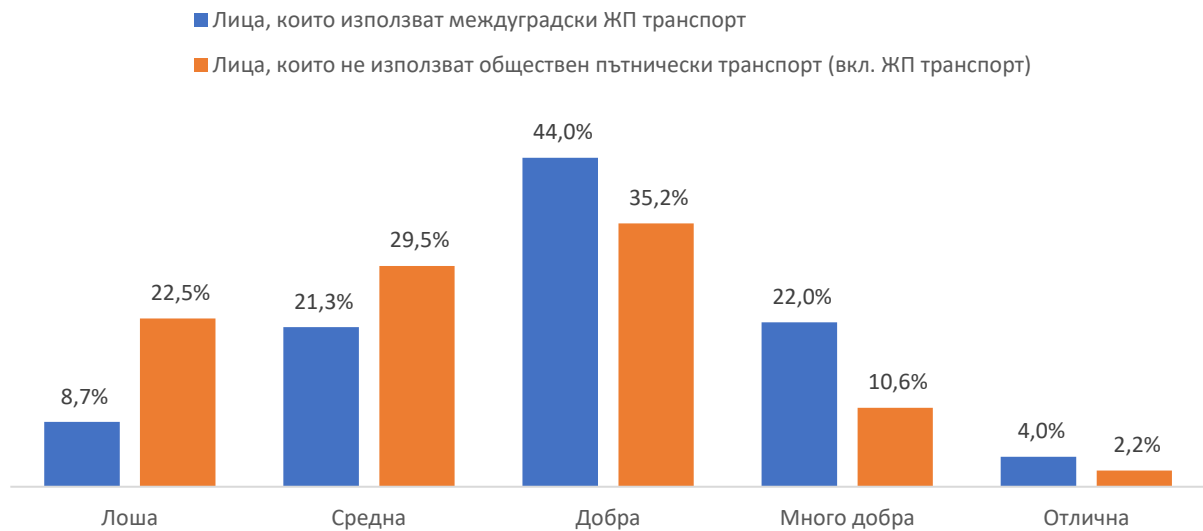
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване с железопътен транспорт:  
(Климатик/отопление)



По отношение на климатизацията във влаковете, лицата, които не използват ЖП транспорт остават по-критични. За по-голямата част от тях, отоплението е оценено като

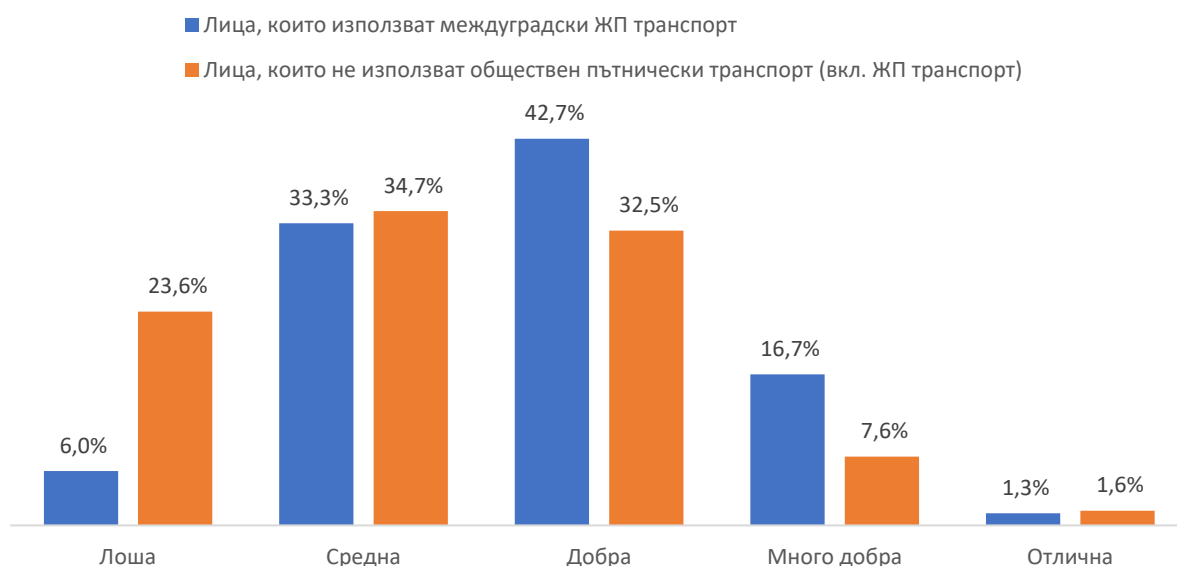
лошо или средно. Придвижващите се с железопътен транспорт, като цяло, дават по-високи оценки, но по-големите натрупвания остават в умерените стойности на скалата, което преpraща към нужда от подобрене в тази област.

Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване с железопътен транспорт:  
(Пространство за пътника)



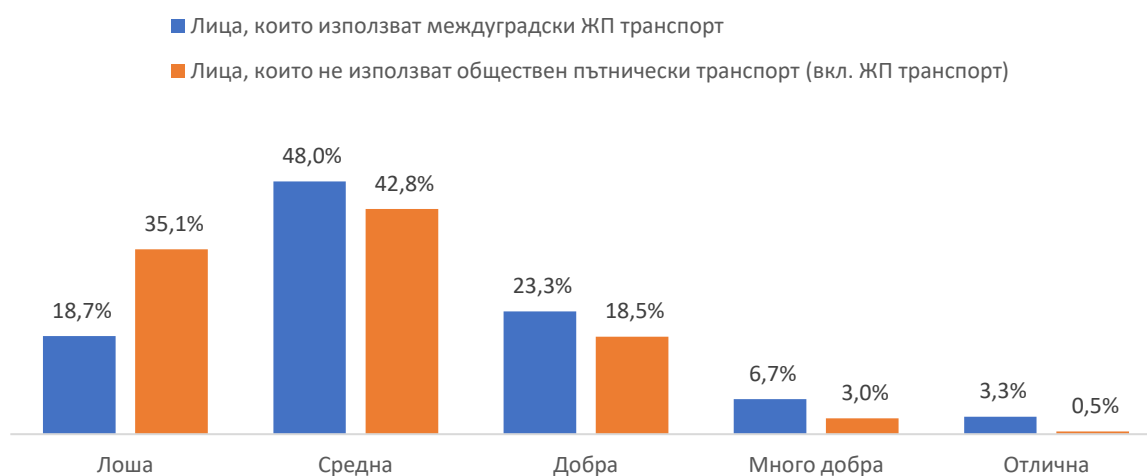
Най-голям дял от ползвателите на железопътния транспорт и лицата, които предпочитат друг вид транспорт за придвижване определят наличното пространство за пътника във влаковете като добро. 22,5% от избиращите алтернативни начини на придвижване дават лоша оценка. Именно липсата на достатъчно пространство може да бъде причина за използване на различни от услугите на БДЖ-ПП, например при желание за транспортиране на по-голямо количество личен багаж. Разпределението на данните показва, че има случаи, в които макар да не пътуват с ЖП транспорт лицата дават положителни оценки, но техните дялове остават два пъти по-малки от тези на редовно пътуващите във влакове.

Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване с железопътен транспорт:  
(Нивото на обслужване)



Когато става дума за нивото на обслужване, най-голям дял от ползвателите на услугите на ЖП транспорт дават оценка „добра“. Друга една трета от тях остават по-умерени и дават средна оценка. Най-критични са едва 6% от редовните пътници във влаковете, а на другата крайност - положителни оценки (много добра и отлична оценка) дават общо 18% от тях. За лицата, които избират алтернативни начини на придвижване нивото на обслужване получава по-лоши и средни оценки (общо 58,3%), а други 32,5% остават по-умерени и дават добра оценка. Под 10% са тези, които не използват услугите на БДЖ-ПП, но дават положителни оценки на нивото на обслужване.

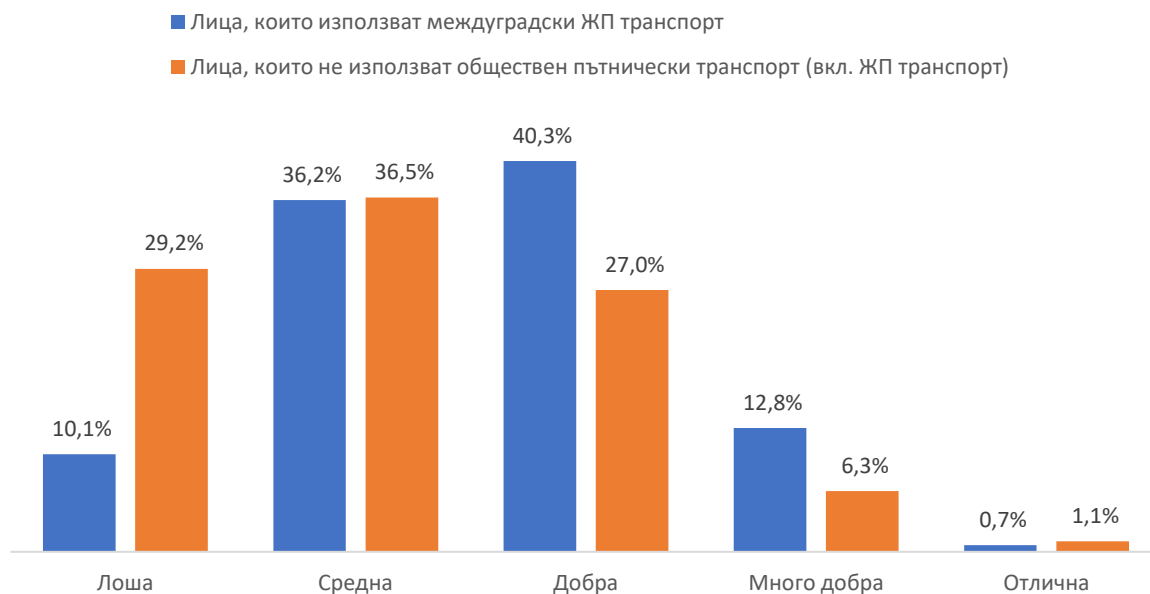
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване с железопътен транспорт:  
(Нивото на шум в превозното средство)



И използващи и не използващи услугите на БДЖ-ПП смятат железопътния транспорт за шумен. Мнозинството и от двете групи дават лоша или средна оценка на нивото на шум

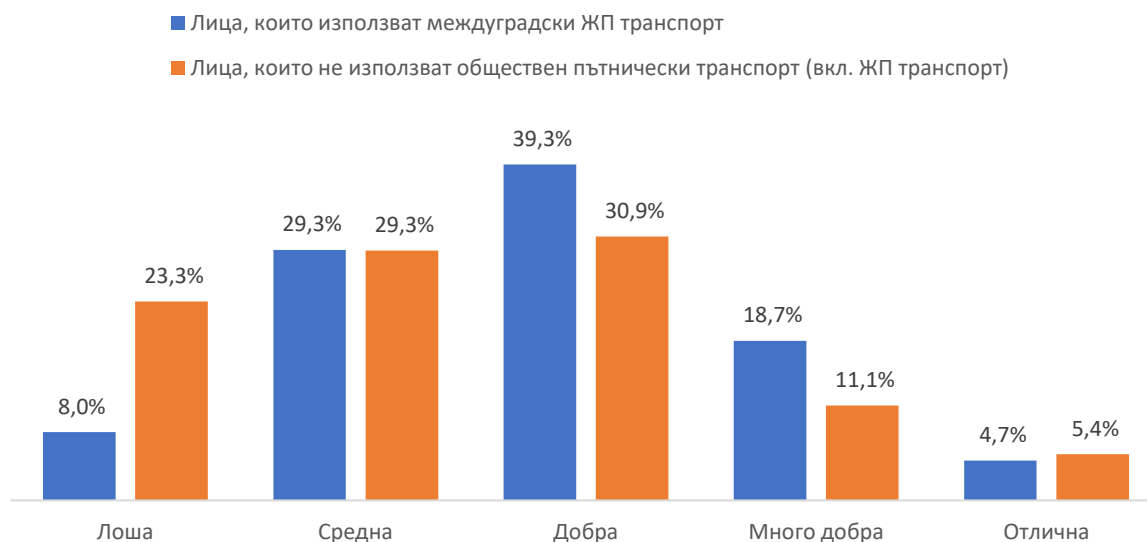
във влаковете. 10 на 100 от пътуващите с влак дават много добра и отлична оценка, в сравнение с едва 3,5% от тези, които предпочитат различни средства за придвижване.

Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за  
пътуване с железопътен транспорт:  
(Връзки с други видове обществен транспорт)



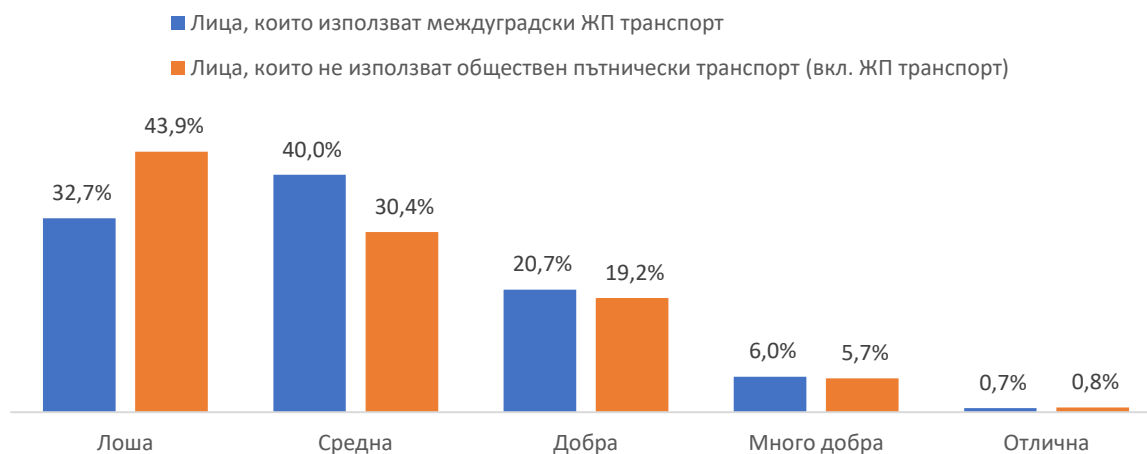
Транспортната връзка на железопътния транспорт с други видове обществен транспорт събира красноречиви оценки и от лицата, които пътуват с него и тези, които предпочитат негови алтернативи. По-критични остават лицата, които не пътуват с БДЖ-ПП, като близо 30% определят връзката с други видове транспорт като лоша. Само 10% от пътуващите с влак споделят най-негативната оценка от предложената скала. Сходен дял лица от двете групи дават средна оценка. 40% от лицата, които използват междуградски ЖП транспорт дават оценка „добра“, а 12,8% „много добра“. Единични са случаите, в които свързаността с други видове транспорт е оценявана като отлична.

Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване с железопътен транспорт:  
(Предоставяне на информация за разписанията)



По същество, пътуващите с железопътен транспорт дават по-положителни оценки по отношение на предоставяната информация за разписанията на влаковете. Приблизително 40% оценяват информацията като добра, а общо 23,4% избират оценки „много добра“ и „отлична“. Делът на лицата, които не пътуват с влак и дават лоша оценка на информацията за разписанията е 3 пъти по-голям от този на ползвателите на услугите на БДЖ-ПП, като в същото време делът на първите, които дават оценка „отлична“, също остава по-висок спрямо ползвателите на ЖП услугите, но само с 0,7 п.п.

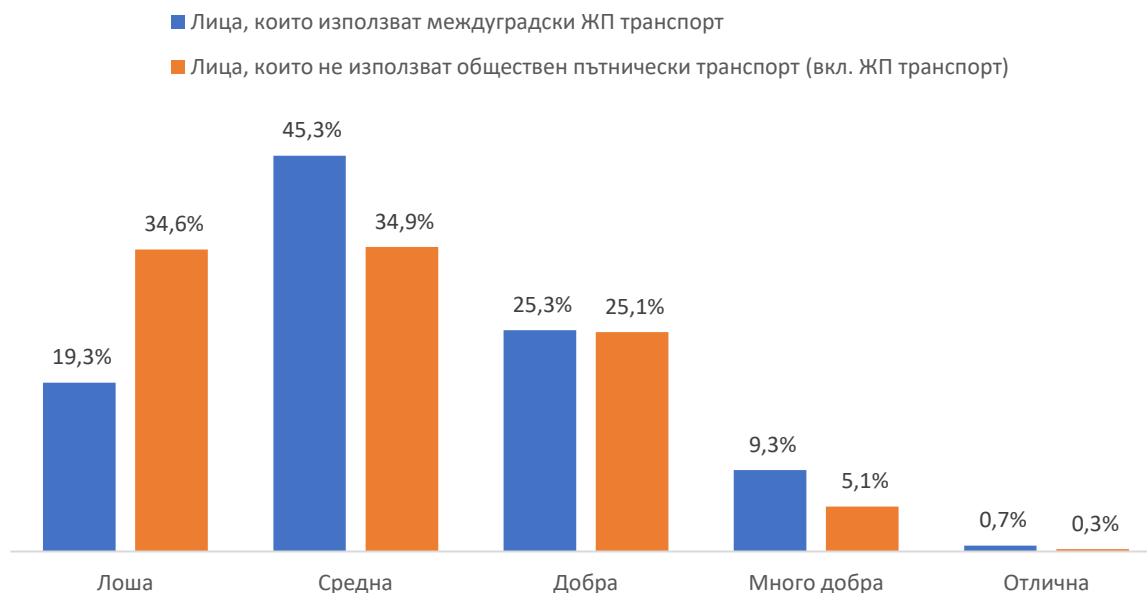
Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за пътуване с железопътен транспорт:  
(Достъпност за лица с увреждания, за майки с детски колички и за възрастни хора)



Както лицата, които използват ЖП транспорт, така и тези, които предпочитат

алтернативни средства за придвижване остават негативни по отношение на нивото на достъпност на лица от различни уязвими групи при пътуване с железопътен транспорт. Над 70% от лицата без значение ползватели или не, оценяват този аспект като лош или дават средна оценка.

Моля, дайте вашата оценка за посочените условия за  
пътуване с железопътен транспорт:  
(Точност и спазване на разписание)



В сравнителен план, лицата, които не използват ЖП транспорт, но са негативно настроени по отношение на точността и спазване на разписанията на влаковете са приблизително два пъти повече спрямо редовните пътници на БДЖ-ПП. Преобладаващата част от пътуващите с влак дават средна оценка по този показател. По една четвърт и от двете разглеждани групи избират оценка „добра“. Оценка „много добра“ посочват 9,3% от пътниците с железопътен транспорт, срещу 5,1% от лицата, които избират други алтернативи на придвижване. Отново единични са случаите, в които точността и спазването на разписанията са оценени като отлични.

## 5. Прогноза за търсенето на пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г.

Прогнозата за търсенето на пътнически услуги до 2040 година се влияе от прогнозата за спад на населението, като съдържа допускане за нарастване на пътуванията на гражданите под влияние на цялостното изменение на стиловете на живот, в това число и наблюденията за повишаване на пътуванията сред пенсионери и пътуванията сред младите хора и семействата с малки деца. Като цяло се очаква всички видове пътувания (с цел почивка и с цел бизнес, гостувания при роднини и др.) да нарастват. Едновременно с това обаче, тези процеси ще бъдат съпътствани от спад в общия брой на населението. В резултат на разнопосочното влияние на тези два фактора прогнозата до 2040 година е за леко нарастване на търсенето на пътнически услуги. Поради очаквания спад на населението обаче, темповете на нарастване са значително занижени спрямо наблюдаваните изменения в предходни периоди. Не се очаква обаче сериозно преструктуриране на търсенето на пътнически услуги, тъй като не са налице предпоставки за такова изменение – нито от страна на предлагането на пътнически услуги, нито от гледна точка на инфраструктурата.

В резултат от тези процеси може да се очаква, че към 2025 г. ще бъдат превозени 750 млн. пътници, като до 2040 година този показател ще достигне 790 млн. пътници

Видове транспорт	Превозени пътници и извършена работа от транспорта										Превозени пътници и извършена работа от транспорта - прогноза			
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2025	2030	2035	2040
	Превозени пътници - хил.													
<b>Общо</b>	<b>724695</b>	<b>707284</b>	<b>715206</b>	<b>716412</b>	<b>748496</b>	<b>721584</b>	<b>739 118</b>	<b>512 458</b>	<b>500 184</b>	<b>593 200</b>	749256	762560	775882	790238
<b>Сухопътен транспорт</b>	452 835	450 230	464 770	469 054	466 535	443 869	467 524	318 768	307 614	348 401	473937	479307	487680	496704
<b>Воден транспорт</b>	143	90	115	119	109	114	102	91	152	214	103	114	116	118
<b>Въздушен транспорт</b>	2269	2375	2240	2337	2198	2470	2 693	591	603	2 418	2730	3015	3067	3124
<b>Градски електротранспорт</b>	269 448	254 589	248 081	244 902	279 654	275 131	268 799	193 008	191 815	242 167	272486	280192	285087	290362
	Извършена работа - млн. пкм													
<b>Сухопътен транспорт</b>	12143	13149	13809	13668	11991	11365	12360	6157	6155	8340	12530	12203	12416	12646
<b>Воден транспорт</b>	2	2	2	5	5	4	10	6	6	9	10	13	13	13
<b>Въздушен транспорт</b>	3738	4023	3644	3869	3637	4200	4234	816	1386	4062	4292	4399	4476	4559
<b>Градски електротранспорт</b>	1375	1065	1058	1121	1412	1423	1405	949	988	1257	1424	1830	1862	1896

Източник: НСИ

Доминиращ ще продължава да бъде сухопътният транспорт, като се очаква делът на железопътния транспорт в рамките на прогнозирания период плавно да нараства, като този темп ще зависи както от предлагането на железопътни услуги, така и от подобренията в железопътната инфраструктура и подобряване на скоростта и качеството на услугите.



## 6. Прогноза за железопътното пътническо търсене към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г.

Прогнозата за железопътното пътническо търсене към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. е съобразена с очакваните темпове на модернизация на железопътния транспорт, с изходните нива на броя превозени пътници и наблюдаваните през последните 8 години тенденции, както и с демографските прогнози за населението, които показват очакван спад на населението. Тенденциите на всеки от един от показателите са коригирани с различни коефициенти в зависимост очакваното влияние. Най-общо се очаква броят на превозените пътници да нараства при хипотеза за модернизация на железопътния транспорт, но този ръст ще бъде забавен поради прогнозирания спад на населението. Към края на прогнозирания период се очаква годишно да бъдат превозвани малко под 28 млн. пътници, като преобладаващата част от тях ще бъдат вътрешни превози (малко над 25 млн.) и едва 2,6 млн. международни. Очаква се делът на железопътния транспорт в рамките на прогнозирания период плавно да нараства, като този темп ще зависи както от предлагането на железопътни услуги, така и от подобренията в железопътната инфраструктура и подобряване на скоростта и качеството на услугите. Все пак темповете на нарастване са бавни, предвид времевия хоризонт и необходимото време за извършване на мащабни инвестиции и модернизация на сектора. Тези прогнози обаче съдържат голяма доза несигурност, предвид неяснотата до каква степен и с каква скорост ще се развива железопътната инфраструктура и до каква степен ще се подобрява качеството на предлаганите услуги. Най-общо казано, при по-бързо развитие на железопътната инфраструктура и на качеството на предлаганите услуги, е възможно да бъдат постигнати и по-високи нива на нарастване на показателите. Обратно, при забавяне на инвестициите, тези стойности е твърде възможно да не бъдат достигнати.

Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт – Годишни данни									Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт – Прогноза			
Наименование на показателите	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2025	2030	2035	2040
<b>Превозени пътници - хил.</b>	22526,3	21433,6	21203,2	21337,7	21339,5	16810,4	17147,2	23074,4	24208,44	25336,78	26515,97	27778,21
<b>в т. ч. вътрешни превози</b>	22284	20910,7	20411,3	20534,1	20285	16509,5	16868,6	21425,3	21959,80	22980,19	24051,70	25195,55
<b>международни превози</b>	242,3	522,9	791,9	803,6	1054,5	300,9	278,7	1649,1	2248,09	2356,90	2464,19	2582,66
<b>Извършена работа - млн. пкм</b>	1552,1	1457,9	1437,5	1479,4	1523,8	1119,3	1204,6	1603,2	1636,58	1712,86	1792,58	1877,91
<b>в т. ч. вътрешни превози</b>	1538,3	1440,5	1416	1457,6	1495,4	1112,4	1198,5	1567,6	1594,42	1668,74	1746,40	1829,54
<b>международни превози</b>	13,8	17,4	21,5	21,8	28,4	6,9	6,2	35,6	42,30	44,32	46,43	48,68

*Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт – Годишни данни Източник: НСИ*

## 7. Изводи и заключения за търсенето на железопътни пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г.

Търсенето на железопътни пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. ще се влияят в много голяма степен от скоростта, с която се променят услугите и степента, в която могат да отговорят на очакванията на гражданите. Сред ключовите елементи, които имат нужда от съществено подобрене са:

- Точност и спазване на разписание
- Удобни спирки и маршрути
- Комфортни превозни средства
- Хигиена в превозните средства
- Връзка с други видове транспорт
- Подходящо за сезона отопление/Подходящо охлаждане
- Ниво на обслужване (отношение на персонала, информация и комуникация)
- Достъпност за лица с увреждания, за майки с детски колички и за възрастни хора
- Наличие на WiFi
- Наличие на информационни уредби за известяване на предстоящи спирки и информация, свързана с пътуването

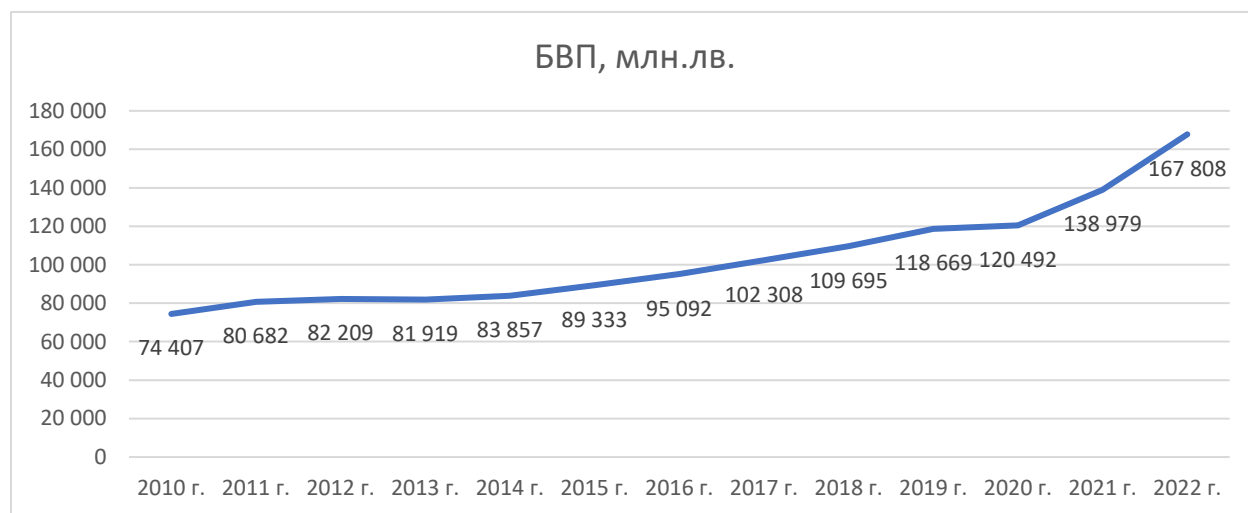
Към момента по всички посочени показатели, железопътният транспорт в България отстъпва на автобусния, при това оценките на ползвателите са отчетливо в полза на автобусния превоз (виж раздел Изследване на нагласи за използване на железопътен транспорт от настоящия доклад). Към 2023 година автобусният транспорт е много по-често използван от железопътния.

Нарастване на търсенето на железопътни пътнически услуги в изследвания период ще бъде забавено от прогнозата за спад на населението. Т.е. на практика, ръстът в търсенето на железопътни пътнически услуги се очаква да е положителен, но изменението в изследвания 15-годишен период ще е слабо. То ще се влияе също така и от скоростта на инвестиции и модернизация на инфраструктурата, както и от способността за предоставяне на железопътни услуги от ново поколение.

### III. ЗАДАЧА 1.3. ОЦЕНКА НА УСЛУГИТЕ, КОИТО БИХА МОГЛИ ДА БЪДАТ ПРЕДОСТАВЕНИ ОТ ОТВОРЕН ДОСТЪП/ТЪРГОВСКИ ОПЕРАТОРИ

#### 1. Социално-икономически анализ

През периода 2010-2019 г. българската икономика бележи трайна възходяща тенденция – БВП нараства спрямо 2010 г. с 59,5% и достига 118,7 млрд.лв., а брутната добавена стойност нараства за същия период с 58,2% и достига 102,3 млрд.лв. Възходящи тенденции бележат също произведената продукция от промишлените предприятия и брутният национален доход. В резултат от Ковид кризата, икономиката се забавя през 2020 година като бележи отново ръст през 2021 и 2022 г.



Източник: НСИ

#### 1.1. Макроикономически тенденции за периода 2010-2022 г.

Макроикономически показатели	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Текущи цени млрд. лв.	Процентно изменение, обем (по цени от 2015 г.)				
<b>БВП по пазарни цени</b>	102.3	3.1	3.7	-4.1	3.3	<b>3.7</b>
<b>Частни разходи</b>	61.6	4.4	5.5	-0.7	2.7	<b>3.1</b>
<b>Публични разходи</b>	16	5.3	2	4.1	3.7	<b>3</b>
<b>Общо вътрешно търсене</b>	97.9	5.8	4.6	-4.2	3.1	<b>3.4</b>

<b>Износ на стоки и услуги</b>	68.9	1.7	3.9	-10.7	6	<b>5.7</b>
<b>Внос на стоки и услуги</b>	64.4	5.7	5.2	-9.9	6.1	<b>5.3</b>
<b>Нетен износ</b>	<b>4.4</b>	<b>-2.5</b>	<b>-0.7</b>	<b>-0.8</b>	<b>0.2</b>	<b>0.5</b>

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>БВП, млн.лв.</b>	74 407	80 682	82 209	81 919	83 857	89 333	95 092	102 308	109 695	118 669
<b>БВП, %</b>	0,6	2,4	0,4	0,3	1,9	4,0	3,8	3,5	3,1	3,4
<b>БДС, млн.лв.</b>	64 658	70 548	71 157	70 524	72 833	77 124	81 887	88 369	95 119	102 269
<b>Износ на стоки и услуги, млн.лв.</b>	37 519	47 704	49 880	53 113	54 362	57 165	60 926	68 857	72 245	75 442
<b>Внос на стоки услуги, млн.лв.</b>	39 650	47 400	52 499	53 478	55 183	56 311	56 217	64 421	69 408	71 378
<b>Производителност на труда, лв.**</b>	9,9	11,1	11,5	11,4	11,9	12,6	13,3	14,0	15,1	16,2
<b>Инфлация, %</b>	2,4	4,2	3,0	0,9	-1,4	-0,1	-0,8	2,1	2,8	3,1
<b>Безработица 15-64 навършени години, %*</b>	10,3	11,4	12,4	13	11,5	9,2	7,7	6,2	5,3	4,3

\* Коефициент на безработица на лицата в активна възраст.

\*\* Измерена е като брутна добавена стойност (БДС) за отработен човекочас. Източник: НСИ

През анализирания период ръстът на българската икономиката се ускорява, търговският баланс от търговията със стоки и услуги след 2014 г. е трайно положителен и през 2019 г. възлиза на 4,1 млрд. лв. Принос за тези положителни тенденции има и повишената производителност на труда, която през 2019 г. е най-висока при услугите (18,8), следва индустрията (17,3) и аграрният сектор (4,3). Нивата на инфлацията са средно около 2-3% годишно, като през 2014-2016 г. те са отрицателни.

Икономическият растеж оказва благоприятно въздействие върху пазара на труда - коефициентът на заетост на населението на възраст от 15 до 64 навършени години нараства от 59,8% през 2010 г. до 70,1% през 2019 г. Съответно, коефициентът на безработица спада повече от два пъти – от 10,3% през 2010 г. на 4,3% през 2019 г.

България се характеризира с икономика с доходи над средните, подобряващ се стандарт на живот и много стабилен икономически растеж. В същото време коефициентът Джини на страната за 2020 г. е 40,5, което е високо и от 2012 г. показва тенденция на нарастване.



*Source: World Bank*

Неравенствата в страната проличават много ясно и като се разгледа показателя БВП на човек от населението на регионално ниво. Разликите между икономически най-добре развитите области и тези с по-слабо развити регионални икономики през 2021 се задълбочават, като стойностите в столицата са 4.5 пъти по-високи от тези в Хасково и Силистра.

БВП на човек от населението, лв.				
	2018	2019	2020	2021
<b>БЪЛГАРИЯ</b>	<b>15,653</b>	<b>17,259</b>	<b>17,386</b>	<b>20,212</b>
Северна и Югоизточна България	11,717	12,254	12,186	14,779

БВП на човек от населението, лв.				
	2018	2019	2020	2021
<b>Северозападен район</b>	<b>10,269</b>	<b>10,532</b>	<b>11,371</b>	<b>13,840</b>
Видин	7,945	8,780	8,846	11,438
Враца	15,055	13,347	15,590	17,781
Ловеч	9,676	10,338	11,109	13,963
Монтана	9,055	9,572	10,225	12,088
Плевен	8,817	9,864	10,158	12,889
<b>Северен централен район</b>	<b>10,680</b>	<b>11,504</b>	<b>11,715</b>	<b>13,838</b>
Велико Търново	10,460	11,129	11,324	13,669
Габрово	13,543	14,520	14,787	16,549
Разград	9,733	10,471	10,628	12,942
Русе	11,798	12,838	12,932	15,075
Силистра	7,046	7,727	8,215	9,975
<b>Североизточен район</b>	<b>12,536</b>	<b>13,379</b>	<b>13,171</b>	<b>15,135</b>
Варна	15,517	16,425	15,705	17,872
Добрич	9,198	10,061	10,426	12,385
Търговище	10,006	10,524	10,928	12,536
Шумен	9,420	10,230	10,418	11,989
<b>Югоизточен район</b>	<b>12,818</b>	<b>13,039</b>	<b>12,227</b>	<b>15,816</b>
Бургас	12,616	13,507	11,381	15,815
Сливен	7,619	8,172	8,389	10,439
Стара Загора	17,315	16,361	16,222	20,165
Ямбол	9,718	10,195	10,539	12,617
<b>Югозападна и Южна Централна България</b>	<b>19,574</b>	<b>22,211</b>	<b>22,502</b>	<b>25,531</b>
<b>Югозападен район</b>	<b>25,323</b>	<b>29,000</b>	<b>29,193</b>	<b>33,761</b>
Благоевград	9,760	10,383	10,818	12,629
Кюстендил	9,308	9,517	9,931	11,535
Перник	9,176	9,405	9,432	11,084
София	15,693	17,087	17,608	19,263
София (столица)	33,519	38,804	38,944	45,241
<b>Южен централен район</b>	<b>11,015</b>	<b>12,096</b>	<b>12,554</b>	<b>13,294</b>
Кърджали	8,493	9,656	11,075	11,760
Пазарджик	9,235	10,017	11,002	11,653
Пловдив	13,173	14,535	14,722	15,547
Смолян	10,623	11,742	11,968	12,609
Хасково	8,566	9,083	9,177	9,817



Най-голям е ръстът на БДС в аграрния сектор (около 63% увеличение през 2021 спрямо 2018), докато в услугите той е по-умерен (19% ръст) и най-слаб е в индустрията (18%). Ръстът в аграрния сектор се дължи на повишената икономическа активност на този сектор в резултат от войната в Украйна.

**БДС по икономически сектори**

	<b>Аграрен</b>	<b>Индустрия</b>	<b>Услуги</b>
<b>2021</b>	<b>6,071</b>	<b>28,979</b>	<b>86,558</b>
<b>2020</b>	<b>4,205</b>	<b>26,297</b>	<b>74,076</b>
<b>2019</b>	<b>3,902</b>	<b>26,108</b>	<b>73,942</b>
<b>2018</b>	<b>3,722</b>	<b>24,637</b>	<b>66,919</b>

*Източник НСИ*

И през 2019 г. се запазва тенденцията на застаряване на населението в страната, характерна и за по-голямата част от страните в Европа. Относителният дял на лицата на възраст до 15 години е 14,4%, а този на населението над 65-годишна възраст е 21,6%. Тази тенденция води до промени в основна възрастова структура на населението (разпределение на населението под, в и над трудоспособна възраст) в посока намаляване на дела на населението в трудоспособна възраст и увеличаване на дела на населението над трудоспособна възраст. Остаряването на населението води и до повишаване на средната възраст на населението, която в последните години непрекъснато нараства и от 41,2 години през 2005 г. се покачва на 43,9 години през 2019 година. Допълнително, за влошаването на възрастовата структура у нас съществено допринасят и мащабните емиграционни процеси предимно сред младите възрастови групи. Застаряването на населението е процес с дълбоки последици за икономиката, пазара на труда и социалните системи. То засяга всички аспекти на икономическия и социалния живот на страната.

Населението на България във възрастовата група 25-64 г. през 2021 г. възлиза на близо 3,7 млн<sup>1</sup>. Над половината от тях са със средно образование, близо 20% са с начална или пониска степен на образование и около 25% са с висше образование. Тази образователна структура има пряка връзка с развитието на капацитета на икономическите дейности, от гледна точка на тяхната технологичност и интензивност на прилаганите знания.

Прогнозите на НСИ за демографското развитие на страната до 2050 г. са, че населението на България ще продължи да намалява и застарява. Значителното свиване на населението, както и на това в трудоспособна възраст ще бъде вероятно най-голямата дългосрочна пречка пред икономическия растеж. Въпреки че коефициентите на демографска зависимост в страната остават почти непроменени в дългосрочен план, номинално населението във всички възрастови групи ще се свива чувствително. Влошаването на възрастовата структура на населението ще рефлектира и върху размера и качеството на трудовите ресурси. Застаряването на работната сила в условия на динамичен пазар на

труда с постоянно променящи се изисквания към квалификацията и професионалните умения на заетите, поражда необходимостта от насърчаване на ученето през целия живот. Също така, фирмите вече определят недостигът на човешки ресурси като сериозен фактор, ограничаващ капацитета за растеж на българската икономика, и настояват за спешни промени в българското законодателство, улесняващо привличането на работна сила от трети страни.

### 1.2. Икономическа структура и секторно представяне

Данните за структурата на икономическите дейности от гледна точка на БДС показват наличието на слабо изразени плавни тенденции, което на практика не се отразява върху формиралата се структура на БДС през анализирания период. Най-голям е дялът на индустрията, който заедно с този на „Търговия, транспорт, хотелиерство и ресторантьорство“ и „Държавно управление; образование; хуманно здравеопазване и социална работа“ формират над 50% от БДС на страната

1.3. Структура и представяне на секторите 2010-2019 г.

	БДС			Заетост	
	Структура (%)	Динамика (%)	Принос към растежа на БДС (%)	Структура (%)	Динамика (%)
	2010-2019	2019/2010	2019/2010	2010-2019	2019/2010
<b>Общо</b>	100,0	158,2	100,0	100,0	<b>98,0</b>
<b>Селско, горско и рибно стопанство</b>	4,6	127,0	2,1	18,7	<b>84,0</b>
<b>Индустрия (с изкл. на строителството)</b>	22,4	172,2	24,3	20,1	<b>98,1</b>
<b>Строителство</b>	4,9	99,9	0,0	5,4	<b>87,0</b>
<b>Търговия, транспорт, хотелиерство и ресторантьорство</b>	21,8	170,0	24,9	25,3	<b>100,0</b>
<b>Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения</b>	5,9	213,9	9,8	2,5	<b>144,7</b>
<b>Финансови и застрахователни дейности</b>	7,1	115,9	2,5	1,8	<b>107,2</b>
<b>Операции с недвижими имоти</b>	10,7	136,4	7,6	0,8	<b>91,4</b>
<b>Професионални дейности и научни изследвания; административни и спомагателни дейности</b>	6,1	181,2	8,0	6,8	<b>111,5</b>
<b>Държавно управление; образование; хуманно здравеопазване и социална работа</b>	14,2	177,6	18,4	15,6	<b>102,4</b>
<b>Култура, спорт и развлечения, ремонт на домакински вещи и други дейности</b>	2,4	<b>162,3</b>	<b>2,4</b>	<b>3,0</b>	<b>111,6</b>

Източник: НСИ, собствени изчисления

<b>Икономически сектори и групировки</b>	<b>Номенклатура</b>					
<b>по икономически дейности</b>	A10	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Селско, горско и рибно стопанство</b>	A	3 722	3 902	4 205	6 071	6 480
<b>Добивна промишленост; преработваща промишленост; производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива; доставяне на води; канализационни услуги, управление на отпадъци и възстановяване</b>	B_E	20 658	21 479	21 184	24 405	37 145
<b>Строителство</b>	F	3 979	4 629	5 113	4 573	5 563
<b>Търговия, ремонт на автомобили и мотоциклети; транспорт, складиране и пощи; хотелиерство и ресторантьорство</b>	G_I	22 006	24 482	22 384	28 345	32 746
<b>Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения</b>	J	6 460	7 867	8 608	9 211	10 806
<b>Финансови и застрахователни дейности</b>	K	6 284	5 968	6 255	8 217	9 691
<b>Операции с недвижими имоти</b>	L	10 062	10 746	10 207	11 068	12 308
<b>Професионални дейности и научни изследвания; административни и спомагателни дейности</b>	M_N	6 171	7 334	7 228	8 061	9 396
<b>Държавно управление; образование; хуманно здравеопазване и социална работа</b>	O_Q	13 737	14 997	17 354	19 600	22 703
<b>Култура, спорт и развлечения; други дейности; дейности на домакинства като работодатели; недиференцирани дейности на домакинства по производство на стоки и услуги за собствено потребление; дейности на екстериториални организации и служби</b>	R_U	2 149	2 495	1 980	2 024	2 327
<b>Общо за икономиката</b>	<b>A+...+U</b>	<b>95 229</b>	<b>103 899</b>	<b>104 518</b>	<b>121 574</b>	<b>149 164</b>
<b>Корективи (Данъци минус субсидии върху продуктите)</b>		14 686	16 443	15 974	17 405	18 645
<b>БРУТЕН ВЪТРЕШЕН ПРОДУКТ</b>		<b>109 916</b>	<b>120 342</b>	<b>120 492</b>	<b>138 979</b>	<b>167 809</b>

Източник: НСИ

Данните показват, че най-бързо нараства БДС при „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“ (над 2 пъти). Следват „Професионални дейности и научни изследвания; административни и спомагателни дейности“ (1,8 пъти), „Държавно управление; образование; хуманно здравеопазване и социална работа“ (1,8 пъти), „Индустрия“ (1,7 пъти) и др. Приносът на отделните сектори към растежа на БДС е съсредоточен в „Търговия, транспорт, хотелиерство и ресторантьорство“ (24,9 %), „Индустрия“ (24,3 %) и „Държавно управление; образование; хуманно здравеопазване и социална работа“ (18,4 %). Тези три сектора формират 67,6%, т.е. малко над 2/3 от растежа на БДС за страната.

Традиционно структурата на заетостта се определя от секторите „Търговия, транспорт, хотелиерство и ресторантьорство“ (25,3%), „Индустрия“ (20,1 %) и „Аграрния сектор“ (18,7 %). Ако се добави и заетостта в „Държавно управление; образование; хуманно здравеопазване и социална работа“ (15,6 %), обхватът на заетостта достига 80%. Но от гледна точка на динамиката, заетостта нараства най-бързо в „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“ (44,7 % спрямо 2010 г.). Заетостта нараства с 11-12 % и в секторите „Професионални дейности и научни изследвания; административни и спомагателни дейности“ и „Култура, спорт и развлечения, ремонт на домакински вещи и други дейности“. Като цяло през анализирания период броят на заетите намалява, макар и незначително, но в резултат на повишената производителност на труда нараства произведената продукция, както и БДС. Може да се заключи, че представянето на икономическите дейности (сектори) формира дългосрочни тенденции, които през анализирания период са имали положително въздействие върху тематичните области на ИСИС, и най-вероятно ще запазят своето въздействие и през следващите години.

#### 1.4. Регионални измерения

Тенденциите в макроикономическата среда и икономическото представяне са различни в шестте района за планиране. Регионалният анализ показва, че броят на предприятията и на заетите лица се увеличава най-бързо в Югозападен и Южен централен район за планиране. Дълготрайните материални активи са съсредоточени в ЮЗР, но най-бързо нарастват в СЗР, което е предпоставка за преодоляване на регионалния икономически дисбаланс. В противовес на тази тенденция е ниската инвестиционна активност в СЗР, слабата експортна ориентация на произведената продукция от предприятията, както и високата безработица.

**Икономическо представяне по статистически райони**

<b>Показател</b>	<b>БГ</b>	<b>СЦР</b>	<b>СИР</b>	<b>СЗР</b>	<b>ЮЦР</b>	<b>ЮИР</b>	<b>ЮЗР</b>
<b>Предприятия, брой</b>	413 535	36 415	53 605	29 118	72 694	58 304	163 399
<b>ДМА, хил.лв.</b>	128 663 065	7 742 014	14 534 939	8 306 952	16 090 859	20 099 083	61 889 218
<i>ДМА, промяна 2018/2014 - %</i>	<i>109,8%</i>	<i>114,3%</i>	<i>110,9%</i>	<i>120,9%</i>	<i>119,0%</i>	<i>104,8%</i>	<i>107,2%</i>
<b>Разходи за ДМА, хил.лв.</b>	19 249 299	1 458 559	2 247 188	1 055 011	3 092 887	2 474 456	8 921 198
<b>ЧПИ в нефинансовите предприятия, хил. евро</b>	24 919 589	1 111 657	2 579 481	469 721	2 993 144	3 203 109	14 562 477
<i>ЧПИ, промяна 2018/2014 - %</i>	<i>115,5%</i>	<i>122,8%</i>	<i>123,2%</i>	<i>70,7%</i>	<i>130,2%</i>	<i>155,7%</i>	<i>107,4%</i>
<b>Произведена продукция, хил.лв.</b>	180 986 627	13 715 511	17 443 337	9 765 978	26 833 262	26 105 414	87 123 125
<b>Добавена стойност по факторни разходи, хил.лв.</b>	64 135 483	4 679 387	6 421 196	3 699 208	8 686 890	7 709 703	32 939 099
<b>Внос, нефинансови предприятия, хил.лв.</b>	56 929 849	3 939 676	3 360 507	1 821 984	7 417 417	8 626 969	31 763 296
<b>Износ, нефинансови предприятия, хил.лв.</b>	50 126 418	5 108 454	3 939 259	2 888 988	8 093 678	7 833 417	22 262 622
<b>Заети лица 15-64 г., х. души</b>	3 068,9	323,7	397,0	266,3	609,2	438,5	1034,3
<b>Коефициент на безработица, %</b>	<b>5,2</b>	<b>6,7</b>	<b>7,4</b>	<b>11,2</b>	<b>4,2</b>	<b>5,4</b>	<b>2,6</b>

Източник: НСИ

ЮЗР е безспорен водач по всички показатели, като е предоставил условия за развитието на 39,5% от предприятията, ангажира 42,4% от заетите, на територията му са концентрирани 48,1% от ДМА и малко повече от половината от приходите и разходите на предприятията.

В ЮЗР са концентрирани и половината от чуждестранните преки инвестиции. Най-малко са привлечените ПЧИ през годината в СЗР (1,6%) и СЦР (3,8%). В останалите региони делът на привлечените ПЧИ е около 10% от общите за страната. Във всички райони на страната се наблюдава ръст на ПЧИ, с изключение на Северозападен район, където нивото на ПЧИ е 70% от това през 2014 г.

Независимо от най-слабата експортна активност на СЗР, той е с най-голям положителен принос върху формирането на търговското салдо. Положителен е балансът в търговията на всички северни региони, както и на ЮЦР. Отрицателен е балансът в търговията на ЮИР и най-вече на ЮЗР, който възлиза на почти 10 млрд. лв. и допринася в максимална степен за формирането на отрицателния търговски баланс на страната през 2018 г.

#### 1.5. Обобщение и изводи

През периода 2010 – 2022 г. българската икономика бележи трайна възходяща тенденция – БВП нараства през последните години на анализирания период средногодишно с 3-4%. Аналогични са тенденциите в динамиката на произведената продукция и брутната добавена стойност в резултат на повишаващата се производителност на труда. Коефициентът на заетост достига 70% а този на безработица се понижава повече от 2 пъти. Търговският баланс от търговията със стоки и услуги се утвърждава като трайно положителен, а равнището на инфлация е около 2- 3% годишно.

Запазва се тенденцията на застаряване на населението в страната, характерна и за по-голямата част от страните в Европа. Трудоспособното население е близо 4 млн. души, от които над половината са със средно образование, около 25% са с висше образование и близо 20% са с начална или по-ниска степен на образование.

Близо 50% от създаваната БДС в българската икономика се дължи на доброто функциониране на индустрията, търговията, транспорта, хотелиерството и ресторантьорството. Тези икономически дейности имат най-голям принос към растежна на БДС и формират близо 50% от заетостта. Но най-бързо нараства БДС в дейностите, свързани с ИКТ, професионалните дейности и научните изследвания.

ЮЗР остава безспорен водач по всички показатели, като е предоставил условия за развитието на 39,5% от предприятията, ангажира 42,4% от заетите, на територията му са концентрирани 48,1% от ДМА и малко повече от половината от приходите и разходите на предприятията.

Направените анализи показват, че значението на високотехнологичната сфера нараства, при запазване на неговата висока концентрация в столицата – близо 40% от предприятията от групата на високотехнологичните дейности и над 22% от предприятията от групата на средно високотехнологичните оперират на територията на област София-град. В бизнес сектора концентрацията е още по-голяма (>40%) като при

някои дейности тя достига около 70-80%.

Секторът на информационните и комуникационни технологии (ИКТ) през анализирания период се развива динамично, показвайки нарастване по всички разглеждани показатели. Подобрява своите позиции в международните класации, а в страната се увеличава неговата приложимост както в домакинствата, така и в предприятията.

Бизнесът и домакинствата оценяват все повече необходимостта и значението на цифровите технологии за развитието на бизнеса и повишаването на цифровата грамотност на населението. Възходящите тенденции при навлизането на цифровите технологии в страната са положителен резултат, но в публикацията на Европейската комисия за навлизането на цифровите технологии в икономиката и обществото (Digital Economy and Society Index - DESI) през 2021 г. България заема последното 26 място, защото останалите страни-членки показват по-голяма положителна динамика по различните критерии.

## 2. Анализ и прогнозиране на пътническите превози по автомобилен, автобусен и железопътен транспорт

При анализа на пътническите превози следваме разпределението им от основни видове транспорт (сухопътен, въздушен и воден) към детайлно, вътре в сухопътния транспорт по автомобилен, автобусен и железопътен.

За анализа са използвани наличните към момента данни от Eurostat - [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_ms\\_psmod/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en)

Разпределението по основни видове транспорт в периода 2012 -2021 г. е показано в следващата таблица.

Таблица 2. Пътнически превози в страната и ЕУ, [%] 2012-2021 г.

година	сухопътен		въздушен		воден	
	EU	BG	EU	BG	EU	BG
2012	88,0%	79,8%	11,6%	20,2%	0,4%	0,0%
2013	87,7%	79,1%	11,9%	20,9%	0,4%	0,0%
2014	87,4%	78,9%	12,2%	21,1%	0,4%	0,0%
2015	87,1%	78,7%	12,5%	21,3%	0,4%	0,0%
2016	86,7%	79,3%	12,9%	20,7%	0,4%	0,0%
2017	85,9%	78,4%	13,7%	21,6%	0,4%	0,0%
2018	85,1%	75,6%	14,5%	24,4%	0,4%	0,0%
2019	84,6%	74,2%	15,0%	25,8%	0,4%	0,0%
2020	94,1%	89,6%	5,7%	10,4%	0,2%	0,0%
2021	92,4%	83,7%	7,3%	16,3%	0,3%	0,0%

източник: Eurostat

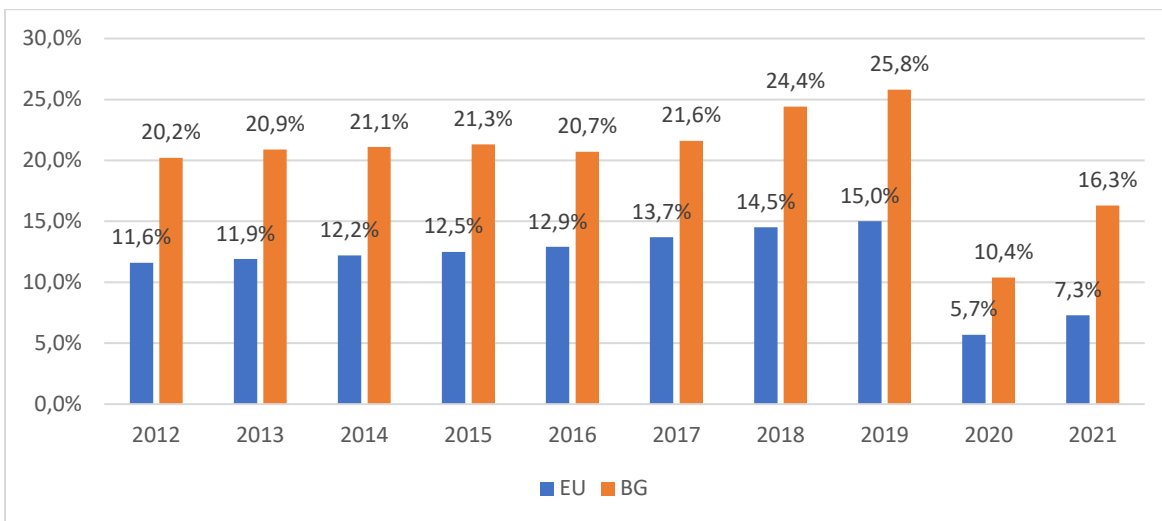


Наблюдава се ясна тенденция на плавно повишаване на дела на въздушния транспорт, за сметка на сухопътния, която се прекъсва по време на COVID пандемията, но след това отново имаме растеж.

Делът на водния транспорт е много малък и в ЕС почти не се променя, а в нашата страна на практика липсва.

Не може да не отбележим значителната разликата обаче в дела на въздушния транспорт, който при нас най-общо е 2 пъти по-голям от средноевропейския, което се вижда от следващата графика.

**Въздушен пътнически транспорт в страната и ЕС 2012-2021 г.**



По време на COVID пандемията дела на въздушния транспорт намалява в ЕС средно 2,3 пъти, а при нас 1,9 пъти – т.е. отново имаме повече въздушен пътнически превоз, и намалението му е по-малко от средноевропейското.

Разпределението в сухопътния транспорт по автомобилен, автобусен и железопътен пътнически превоз е показано в следващата таблица.

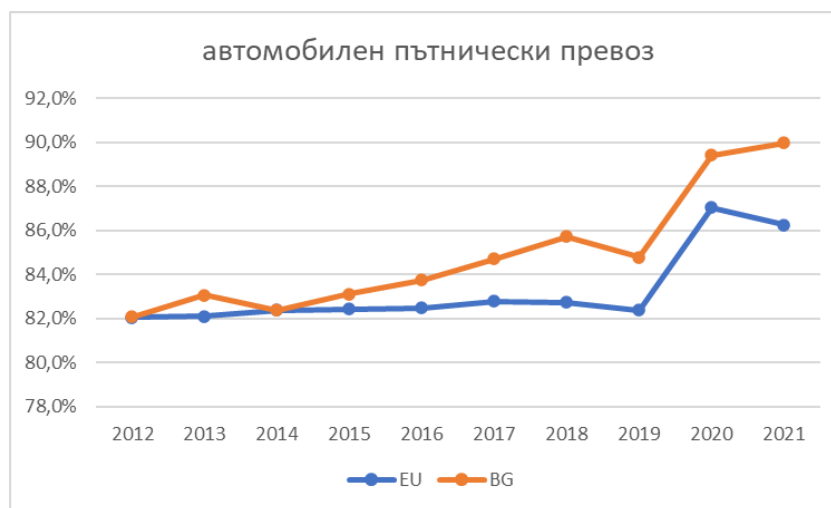
## Сухопътен пътнически транспорт в страната и ЕУ, [%] 2012-2021 г.

година	автомобилен		автобусен		ЖП	
	EU	BG	EU	BG	EU	BG
2012	82,0%	82,1%	10,3%	14,8%	7,6%	3,1%
2013	82,1%	83,1%	10,4%	14,0%	7,5%	2,9%
2014	82,4%	82,4%	10,1%	15,1%	7,6%	2,5%
2015	82,4%	83,1%	10,0%	14,6%	7,6%	2,3%
2016	82,5%	83,7%	9,9%	14,1%	7,6%	2,1%
2017	82,8%	84,7%	9,5%	13,1%	7,7%	2,2%
2018	82,7%	85,7%	9,5%	12,0%	7,8%	2,2%
2019	82,4%	84,8%	9,6%	13,1%	8,0%	2,2%
2020	87,0%	89,4%	7,4%	8,6%	5,5%	2,0%
2021	86,3%	90,0%	7,7%	8,0%	6,1%	2,0%

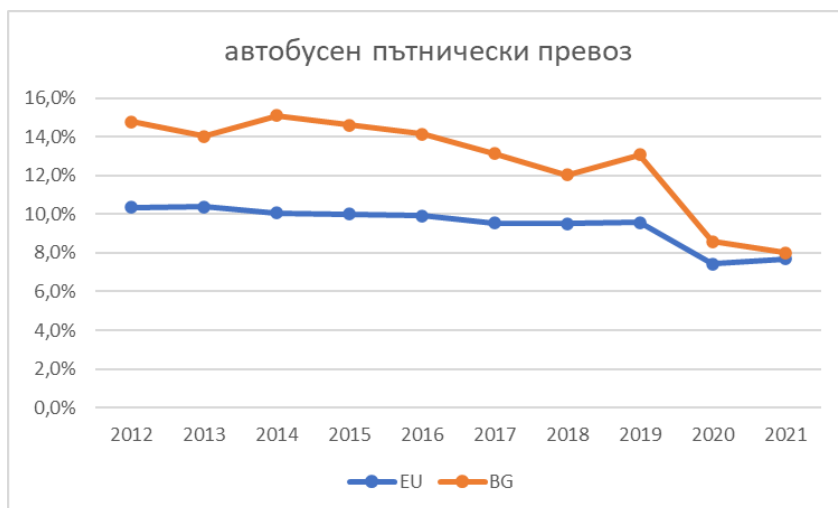
източник: Eurostat

Сравнението по видове сухопътен транспорт между нас и ЕС е показано на следващите графики.

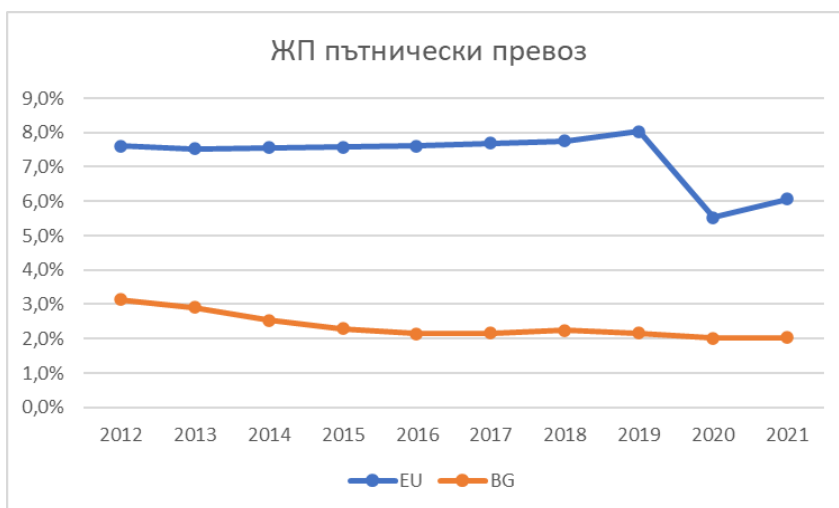
### Автомобилен пътнически транспорт в страната и ЕУ 2012-2021 г.



### Автобусен пътнически транспорт в страната и ЕУ 2012-2021 г.



### Железопътен пътнически транспорт в страната и ЕУ 2012-2021 г.



Основният извод от горепосочените данни е, че делът на железопътния пътнически превоз в нашата страна е значително по-малък от средноевропейския – 2,4% при нас срещу 7,3% в ЕС. Намалението му е за сметка основно на увеличени автобусни превози, които средно при нас са 12,7%, а в ЕС 9,4% за този период.

Трябва да се отбележи също така ясната тенденция, че по време на COVID пандемията се наблюдава рязък спад на обществения превоз (автобусен и железопътен) за сметка на личния автомобилен, който се увеличава.

Съгласно данните на НСИ се отчита ясна тенденция на увеличение на ЖП превозите след спада през 2020 г. - COVID пандемията, което е показано на следващата графика.

### Железопътен пътнически транспорт в страната 2018-2022 г., НСИ



### 3. Прогнозен модален сплит

Следвайки изводите по задача 1.2 прогнозния общ модален сплит е показан в следващата таблица.

#### Пътнически превози в страната – прогнозен модален сплит

година	сухопътен	въздушен	воден	градски	общо
2022	58,73%	0,41%	0,04%	40,82%	100,00%
2025	63,25%	0,36%	0,01%	36,37%	100,00%
2030	62,85%	0,40%	0,01%	36,74%	100,00%
2035	62,85%	0,40%	0,01%	36,74%	100,00%
2040	62,85%	0,40%	0,01%	36,74%	100,00%

Източник: Доклад по задача 1.2

Прогнозният модален сплит по отношение на сухопътните пътнически превози е показан в следващите две таблици – процентно и по превозени пътници.

#### Сухопътни пътнически превози в страната – прогнозен модален сплит [%]

година	автомобилен	автобусен	ЖП	общо
2022	83,0%	10,3%	6,6%	100,0%
2025	84,4%	10,5%	5,1%	100,0%
2030	84,4%	10,3%	5,3%	100,0%
2035	84,4%	10,2%	5,4%	100,0%
2040	84,4%	10,0%	5,6%	100,0%

**Таблица 6.** Сухопътни пътнически превози в страната – прогнозен модален сплит [пътници]

година	автомобилен	автобусен	ЖП	общо
<b>2022</b>	289 299	36 028	23 074	<b>348 401</b>
<b>2025</b>	399 965	49 763	24 208	<b>473 937</b>
<b>2030</b>	404 602	49 369	25 337	<b>479 307</b>
<b>2035</b>	411 421	49 743	26 516	<b>487 680</b>
<b>2040</b>	419 255	49 670	27 778	<b>496 704</b>

Общият подробен модален сплит, включващ разбивка по видове сухопътен превоз е показан в следващата таблица.

**Таблица 7.** Пътнически превози в страната – прогнозен модален сплит [%]

година	сухопътен пътнически транспорт			въздушен	воден	градски	общо
	личен		обществен				
	автомобилен	автобусен					
<b>2022</b>	48,77%	6,07%	3,89%	0,41%	0,04%	40,82%	100,00%
<b>2025</b>	53,38%	6,64%	3,23%	0,36%	0,01%	36,37%	100,00%
<b>2030</b>	53,05%	6,47%	3,32%	0,40%	0,01%	36,74%	100,00%
<b>2035</b>	53,02%	6,41%	3,42%	0,40%	0,01%	36,74%	100,00%
<b>2040</b>	53,05%	6,28%	3,51%	0,40%	0,01%	36,74%	100,00%

#### **4. Модел на приходите, разходите и рентабилността на влак и изчисляване на нетния финансов резултат на всеки чифт влак**

В съответствие с изискванията на техническата спецификация е разработен и предложен модел, който е реализиран посредством стандартното офис приложение MS Excel.

Моделът реализира на практика финансов и социално икономически анализ (анализ разходи ползи - АРП) за чифт влакове по определена линия. В него са използвани стандартните процедури, които се прилагат при подобни анализи на транспортни и железопътни проекти със съфинансиране от ЕС. Всички стойности са в лева и евро без ДДС.

В модела е включена и стандартна проверка за свръхкомпенсиране, която се изисква съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007.

Всички полета, които са маркирани в жълто в Приложение 1 представляват входни за модела данни и тяхната промяна води до промяна в крайните резултати. Формулите в отделните таблици и листове са взаимосвързани.

Значителна част от входните данни се въвеждат въз основа на приемания, предпоставки или друга информация която не е налична към настоящия момент на неговото изготвяне, още

повече, че няма конкретна информация за ЖП линията или влаковия състав, който ще я обслужва.

В модела са посочени източниците за първоначалните приемания и допускания, но за да има яснота ще ги опишем по-подробно.

Времовата рамка (хоризонта на проекта в модела) е съобразена с прогнозирането по останалите задачи, а именно край на проектния хоризонт 2040 г.

При подобни проекти стандартно се разглеждат и сравняват най-малко два варианта, както следва:

- без проект (БП) – това е варианта при който не се прави нищо и няма нови инвестиции;
- с проект (СП) – варианта, при който в резултат на новите инвестиции се очаква подобрене.

В конкретния случай е възприето инвестициите при варианта с проект да бъдат извършени от съответния транспортен оператор и да са предимно в закупуване на нови локомотиви и пътнически вагони. Това приемане не изключва възможността държавата да предостави капиталови трансфери от държавния бюджет или директно закупен подвижен състав на оператора, който обаче трябва да отчете предоставените му ресурси инвестиция.

Не са предвидени инвестиции за подобряване на инфраструктурата, които би трябвало да отговорност на НК ЖИ, но са отразени в модела като част от оперативните разходи на оператора за заплащане на инфраструктурна такса.

По отношение на инвестициите към настоящия момент не е ясно какви точно локомотиви, мотриси или вагони би трябвало да се закупят, каква е тяхната очаквана стойност, както и какъв съществуващ състав биха подменили. Стойността на тези разходи трябва да бъде заложена конкретно в зависимост от нуждите и възможностите на превозвача.

Аналогично инвестицията в нови локомотиви и мотриси се очаква да осигури:

1) намаляване на разходите за:

- материали;
- енергия;
- амортизации;
- ремонт на локомотиви.

2) увеличаване на скоростта на движение и намаляване на времето за пътуване

Инвестицията в нови вагони се очаква да осигури

1) намаляване на разходите за:

- материали;
- амортизации;
- ремонт на вагони.

2) подобряване на:

- времето за пътуване;
- комфорта на пътуване и привличане на пътници - повече приходи.

Горепосочените елементи са включени в модела, но въведените стойности са примерни с оглед да се илюстрира неговата работа. Конкретните данни особено по отношение на разходите за експлоатация и поддръжка би трябвало да се получат от финансовите отчети на транспортния оператор в предходната година преди стартиране на проекта.

С оглед на пълната са добавени и малка част инвестиции в строително монтажни работи, например за ремонт или изграждане на сгради в депа, работилници за ремонт на подвижен състав и т.н.

Осигурена е възможност за разпределение на инвестиционните разход в рамките на 4 годни, но използваните стойности отново са примерни, реалните зависят от конкретните срокове за доставка и начини на плащане от страна на оператора.

Включени са параметри характеризиращи ЖП линията и по-конкретно нейната дължина и скорост на пътуване по нея, която се очаква при нов подвижен състав да е по-висока и респективно да се намали времето за пътуване. Скоростта на движение на влаковете зависи и от предоставената от НК ЖИ инфраструктура, което поради на данни не е отразено в модела, но може да се използват директно полетата за скорост. Дължината на ЖП линията също е от значение, защото влияе върху крайните годишни оперативни разходи на вл.км. Използваните данни са примерни.

Пътуванията и тяхната стойност формират приходите. В конкретния случай са моделирани 3 основни вида, по цел, дължина и честота на използване. Тяхната реална стойност и разпределение по видове също би трябвало да бъде получена от финансовите отчети на оператора за съответната линия. Оставена е възможност да бъдат променяни всички основни показатели, ако в резултат на вложената инвестиция се увеличат броя на пътуванията – привлекат се пътници, както и ако има преразпределение по видове транспорт.

По отношение на икономическия анализ много важна е оценката на разхода на време. В модела е ползване последното национално проучване през 2015 г., като данните в

последствие са екстраполирани на база прогнози за изменението на БВП и населението. Прогнозата може и да е различна, т.е. всички данни може да бъдат променяни. Отново имаме няколко типа разход на време. Икономическата полза се изразява в спестеното време на пътниците след реализацията на инвестициите.

Като външни ефекти важни за обществото е включено монетаризирането на спестени разходи за шум и вредни газове. Те са изразени в резултат на спестените разходи при намаляване на дела на конкурентния автобусен обществен превоз по същата дестинация, която използва влаковата композиция. Данните за пътуванията са условно приети, но има възможност да бъдат отразени реалните за конкретните дестинации.

**Финансовият анализ** осигурява основната информация относно входящите и изходящите финансови ресурси, тяхната стойност и цялостната времева структура на приходите и разходите. Като краен резултат от финансовия анализ се получават две таблици, обобщаващи:

- възвръщаемостта на вложените инвестиции;
- възвръщаемостта на собствения капитал.

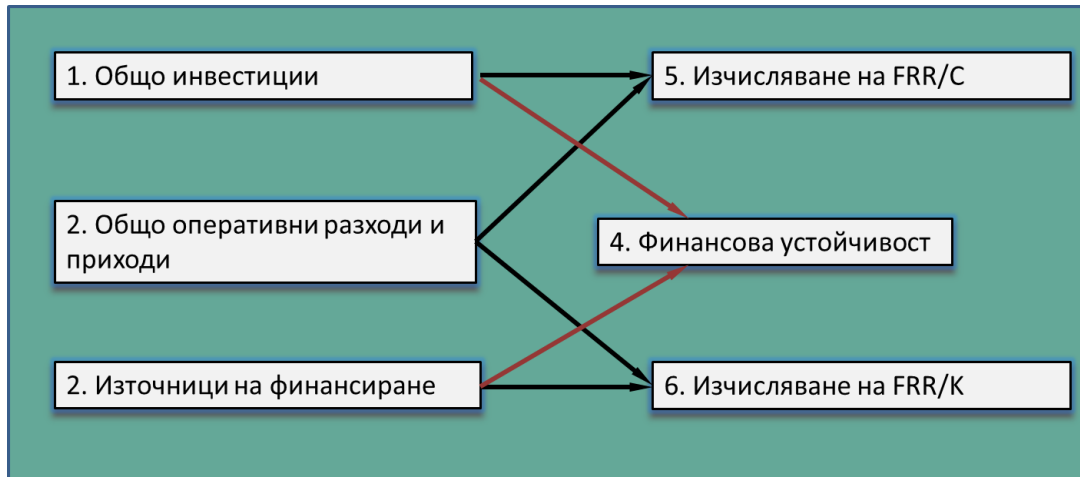
Използва се подходът на осъвременения финансов паричен поток (ОФПП), отчитащ жизнения цикъл на инвестицията. Основа за изчисление е финансовият паричен поток за целия период. Нетните парични потоци се осъвременяват за всяка година, чрез приетата от ЕС норма на осъвременяване. По този начин паричните потоци стават сравними по отношение на тяхната времева стойност.

За избягване на въздействието на инфлацията или по-скоро общото покачване на ценовия индекс или колебанията в относителните цени върху изчисляването на финансовата възвръщаемост на инвестицията при анализа се използват текущи цени – т.е. номиналните цени, които реално се наблюдават през годините.

Изпълнява се последователността, показана на следващата фигура:



## Финансов анализ



Разходите се получават от сумата на разходите за инвестицията и оперативните разходи за поддръжане и експлоатация и други странични разходи.

### Инвестиционни разходи

Инвестиционните разходи включват следните основни компоненти:

- отчуждения на земи;
- строителство и надзор: оборудване, материали, труд;
- механизация и оборудване
- други разходи – риск, печалба, режимни;
- остатъчна стойност.

Строителните разходи се диференцират в няколко компонента – оборудване, материали и труд, с оглед на последващото им преобразуване в икономически.

Остатъчната стойност, която отразява потенциалната цена след изтичане на времеви хоризонт се отнася към последната година и се отчита със знак „минус“ – т.е. разход.

### Оперативни разходи

Оперативните разходи включват ежегодни разходи за текущо поддръжане и експлоатация и периодични разходи за възстановяване и ремонт.

Подобно на инвестиционните разходи, оперативните разходи се диференцират в същите групи – оборудване, материали и труд, с оглед на последващото им преобразуване в икономически. Специфичното в конкретния случай е добавянето на инфраструктурната такса, която е разход за транспортния оператор, а приход за НК ЖИ.

## Странични разходи

Като странични разходи или външни въздействия се отчитат увеличените емисии на вредни вещества и шум.

Приходите, които се отчитат при финансовия анализ се дефинират в следните три типа:

- приходи от пътувания – приходи от продажба на билети и карти;
- приходи от субсидии – субсидии и компенсации;
- приходи от реклама.

Данни за отделните типове приходи се получават от бизнес плановете на операторите, в случая „БДЖ-ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД. За целите на прогнозирането на приходите се използва осреднена стойност на приход на пътник за година. Това дава възможност след това с помощта на транспортно моделиране да се получи предполагаемият брой пътници за съответната проектна алтернатива и да се разпределят приходите по алтернативи във времето.

С финансовия анализ се определят следните показатели за изпълнение:

- **инвестиционни** – финансова нетна осъвременена стойност (ФНОС/И) и финансова вътрешна норма на възвръщаемост (ФВНВ/И) на инвестицията;
- **капиталови** – финансова нетна осъвременена стойност (ФНОС/К) и финансова вътрешна норма на възвръщаемост (ФВНВ/К) на собствения капитал.

## Финансова нетна осъвременена стойност

Финансовата нетна осъвременена стойност се определя като:

$$NPV(S) = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+i)^n}$$

където:

$S_n$  е салдото на средствата по паричните потоци към момента  $n$  (нетен паричен поток);

$a_t$  е финансовият сконтов индекс, избран за нуждите на осъвременяването.

## Финансова вътрешна норма на възвръщаемост

Финансовата вътрешна норма на възвръщаемост се определя като лихвения процент, който нулира нетната осъвременена стойност на инвестицията.

$$NPV(S) = \sum_{t=0}^n \frac{S_t}{(1+FRR)^t} = 0$$

Това означава, че кумулативната нетна осъвременена стойност на всички предвидени разходи ще е точно толкова, колкото тази на всички предвидени печалби, когато и двете са осъвременени по вътрешната норма на възвръщаемост.

### **Анализ на вложените инвестиции**

Възвръщаемостта на инвестицията се оценява, като способност на експлоатационните нетни постъпления да покрият по устойчив начин инвестиционните разходи, независимо от начина на финансиране.

### **Анализ на вложения собствен капитал**

Възвръщаемостта върху собствения капитал, се изчислява, като в изходящите потоци се включват собственият капитал на частния инвеститор (ако капиталът е изцяло внесен), националното финансиране на три равнища (местно, областно и централно), финансовите заемни средства към момента на издължаването им в допълнение на оперативните разходи и свързаните с тях лихви, а във входящите потоци са постъпленията.

Социално-икономическият анализ или така наречения **Анализ Разходи-Ползи** оценява приноса на проекта за стопанското благосъстояние на региона. Той се прави от гледна точка на цялото общество (регион или държава).

Предназначението на анализа на разходите и ползите е да идентифицира и даде финансово изражение на всички възможни въздействия (финансово, икономическо, социално, екологично и др.) от проекта. Разходите и ползите се оценяват по метода „с нарастваща стойност“ (incremental approach), като се разглежда разликата между сценария „с проект“ и сценария „без проект“, когато проектът не се изпълнява.

Основната цел на анализа е да докаже, че в рамките на целите на регионалната политика на ЕС, проектът едновременно е целесъобразен от икономическа гледна точка (нетна икономическа настояща стойност  $> 0$ ) и е финансово изпълним.

За да се направи икономическият анализ, чрез финансовия анализ е набавена основната информация, относно входящите и изходящите финансови ресурси, тяхната стойност и цялостната времева структура на приходите и разходите. При финансовия анализ е използван подходът на осъвременения финансов паричен поток (ОФПП), отчитащ жизнения цикъл на инвестицията. Основа за изчисление е финансовият паричен поток за целия период. Нетните парични потоци се осъвременяват за всяка година, чрез приетата от ЕС норма на осъвременяване – 5,0%. По този начин паричните потоци стават сравними по отношение на тяхната времева стойност.

При получаването на икономически разходи от финансови, се прилага принципа на сенчестото ценообразуване, т.е. изчистване на цените от трансферни плащания (данъци, мита, акцизи и др.), оценка на труда под нивото на заплатата и т.н.

Разходите при социално-икономическия анализ се преобразуват от финансови в икономически посредством стандартни коефициенти на преобразуване (СКП) за отделните компоненти, а именно:

- отчуждения на земи – СКП = 1,00;
- оборудване – СКП = 0,95;
- материали – СКП = 0,83;
- труд – СКП = 0,56;
- други разходи (риск, режимни и пр.) – СКП = 0,83.

За монетаризиране на ефекта от спестяването на времето са ползвани актуализираните, в съответствие с прогнозите на изменението на БВП, часови ставки.

За оценка на отделните алтернативи се ползват следните стандартни показатели:

- икономическа нетна осъвременена стойност;
- икономическа вътрешна норма на възвращаемост;
- отношение ползи разходи.

Икономическата нетна осъвременена стойност се определя по формулата:

$$NPV(S) = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+i)^n}$$

където:

$S_n$  е салдото на средствата по паричните потоци към момента  $n$  (нетен паричен поток);  
 $a_t$  е финансовият сконтов индекс, избран за нуждите на осъвременяването.

Икономическата вътрешна норма на възвращаемост се определя като лихвения процент, който нулира нетната осъвременена стойност на инвестицията.

$$NPV(S) = \sum_{t=0}^n \frac{S_t}{(1+IRR)^t} = 0$$

Което означава, че кумулативната нетна осъвременена стойност на всички предвидени разходи ще е точно толкова, колкото тази на всички предвидени приходи, когато и двете са осъвременени по вътрешната норма на възвращаемост.

В Приложение към настоящия материал са показани илюстративно резултатите от използването на предложения модел при така приетите входни данни.

## Приложение 1

### Финансов и икономически анализ

Базовите параметри и допускания са приети съгласно следните документи:

- [1] Working Document № 4 - Guidance on the methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis, August 2006
- [2] Handbook on estimation of external cost in the transport sector - HEATCO (Version 1.0, December 2007)
- [3] Requirements to the justification of Projects Under the Operational Program on Transport, version 1.2, may 2008, MF, MT, NRIC, Metropoliten., NRIF
- [4] Sofia Public Transport Feasibility Study
- [5] Указания за изготвяне на предпроектно проучване за модернизация на градски транспорт, МРРБ 2013
- [6] Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects: Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, December 2014
- [7] Делегиран регламент (ЕС) № 480/2014 на Комисията от 3 март 2014 година
- [8] Национално проучване за определяне цената на времето, ЕКОРИС Саут Ийст Юроп ЕООД, София, септември 2015 г.
- [9] НАСОКИ ЗА КАНДИДАТСТВАНЕ по процедура на директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, МРРБ ОПРР 2014-2020, София юни 2016 г.

Позиция	Стойност	Източник
<b>Основни приемания при разпределението на разходите</b>		
<b>1. Разходи за планиране/проектиране (% от инвестиционните разходи)</b>	<b>5.3%</b>	[9]
1.1. Разработване на технически и работни проекти, вкл. авторски надзор	5.0%	[9]
1.2. Оценка на съответствието на проекти (% от разходите за проектиране и авт. надзор)	5.0%	[9]
<b>2. Непредвидени разходи (% от инвестиционните разходи)</b>	<b>10.0%</b>	[9]
<b>3. Закупуване на земя и придоб. на вещни права (% от разликата м/у ОДР и РПЗОВП)</b>	<b>10.0%</b>	[9]
<b>4. Техническа помощ</b>	<b>3.0%</b>	[9]
4.1. Финансов одит (1% от общата БФП на ЕС, но не повече от 50 000 BGN)	1.0%	[9]
4.2. Организация и управление на проекта (% от общите преки допустими разходи)	2.0%	[9]
4.3. Външни услуги при провеждане на общ. поръчки (% от инвестиционните разходи)	0.0%	[9]
<b>5. Публичност (% от общите преки допустими разходи)</b>	<b>1.0%</b>	[9]
<b>6. Супервизия (% от строителните разходи)</b>	<b>5.0%</b>	[9]
<b>Обменни курсове, ценови индекси и коефициенти за стандартно преобразуване (КСП)</b>		
7.1. Обменен курс <b>1 Euro =</b>	<b>1.95583</b>	<b>BGN</b> (BNB обменен курс)
7.2. Обменен курс <b>1 USD =</b>	<b>1.39146</b>	<b>BGN</b> (BNB обменен курс)
7.3. Сконтов процент за финансовия анализ (%)	4.00%	[6]
7.4. Сконтов процент за икономическия анализ (%)	5.00%	[6]
7.5. КСП при отчуждаване на земи и заеми	1.00	[3]
7.6. КСП при оборудване	0.95	[3]
7.7. КСП за материали	0.83	[3]
7.8. КСП за работна ръка	0.56	[3]
7.9. КСП при други разходи (риск, непредвидени т.н.)	0.83	[3]
7.10. Базова година на приетите ценови нива	<b>2023</b>	

## Инвестиционни разходи

### 8. Време за изпълнение на проекта

8.1. НАЧАЛО на инвестицията (година)	2024
8.2. Продължителност - години	3
8.3. Разпределение [%]	2024 20%
	2025 50%
	2026 30%
	2027 0%

### 9. Разходи за машини и оборудване

9.1. Разходи за нови локомотиви [МЕ/бр. без ДДС]	€ 15.0
9.2. Разходи за нови вагони [МЕ/бр. без ДДС]	€ 10.0

### 10. Разходи в СМР

10.1. Общо [МЕ/бр. без ДДС]	€ 1.5
10.2. Работна ръка	18% р.3.4. на [3]
10.3. Материали	64% р.3.4. на [3]
10.4. Оборудване	8% р.3.4. на [3]
10.5. Други разходи	10% р.3.4. на [3]

## Времени аспекти на проекта

10.1. Времени хоризонт - период на анализи и оценка (години)	17
10.2. Базава година за прогнозиране	2023
10.3. Базова година за дисконтиране	2024
10.4. Година на започване на проекта <b>НАЧАЛО</b>	2024
10.5. Година на <b>приключване на изпълнението</b> /инвестициите в проекта	2027
10.6. <b>КРАЙ</b> на проектния хоризонт	2040
10.7. Дни в годината (за регулярни/ежедневни пътувания)	260
10.8. Дни в годината (за нерегулярни пътувания)	365

## ЖП линия

11.1. Дължина на двойната линия [km]	200
11.2. Средна съобщителна скорост БП [km/h]	60
11.3. Средна съобщителна скорост СП [km/h]	100







## 2. Оперативни разходи и приходи

Позиция	ОБЩО (МЕ)	коэф.	Години																
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1 Приходи (БП)	20.71		1.10	1.12	1.14	1.16	1.18	1.19	1.20	1.21	1.22	1.23	1.25	1.26	1.27	1.28	1.29	1.30	1.32
2 Приходи (СП) без субсидии и компенсации	29.94		1.10	1.12	1.14	1.16	1.66	1.71	1.76	1.81	1.86	1.91	1.95	2.00	2.05	2.10	2.15	2.20	2.25
3 Общ приходи (2 - 1)	9.22		0.00	0.00	0.00	0.00	0.49	0.53	0.56	0.60	0.64	0.67	0.71	0.75	0.78	0.82	0.86	0.89	0.93
4 Общо приходи (осъвременени)	8.21																		
5 Оперативни разходи (БП)	53.37		3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14	3.14
6 Оперативни разходи (СП)	50.07		2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95
7 Общо оперативни разходи (4 - 3)	-3.30		-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19
Ръботна ръка	-0.59	18%	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03	-0.03
Материали	-2.11	64%	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12	-0.12
Оборудване	-0.26	8%	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02
Други	-0.33	10%	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02
8 Общо оперативни разходи (осъвременени)	-2.36																		

## 4. Финансова устойчивост

Позиция	ОБЩО (МЕ)	Години																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1 Безвъзмездна помощ от ЕС	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00													
2 Национално съфинансиране	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00													
3 Заеми																			
4 Друго финансиране ( субсидии и компенсации )		1.6	1.5	1.5	1.5	1.8	0.8	0.7	0.6	0.6	0.5	0.4	0.4	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1	0.0
5 Общо от всички финансови източници (1+2+3+4)	11.01		1.57	1.54	1.51	1.48	0.77	0.70	0.64	0.57	0.51	0.44	0.38	0.31	0.25	0.18	0.12	0.05	-0.01
6 Приходи + субсидии, компенсация и реклама	39.27		1.41	1.44	1.47	1.50	2.19	2.25	2.32	2.38	2.45	2.51	2.57	2.64	2.70	2.77	2.83	2.89	2.96
7 Общ входящ паричен поток (5+6)	50.28		2.98	2.98	2.97	2.97	2.96	2.96	2.96	2.96	2.96	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.94
8 Общо инвестиционни разходи			6.44	16.11	9.66	0.00													
9 Общо оперативни разходи			2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95
10 Плащания по заеми																			
11 Такси																			
12 Общ изходящ паричен поток (8+9+10+11)	82.28		9.39	19.05	12.61	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95	2.95
13 Паричен поток (7-12) без осъвременяване	-31.99		-6.41	-16.08	-9.63	0.03	0.02	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
14 Натрупан паричен поток без осъвременяване			-6.41	-22.49	-32.12	-32.09	-32.08	-32.06	-32.05	-32.04	-32.03	-32.02	-32.01	-32.01	-32.00	-32.00	-32.00	-31.99	-31.99
15 ННС - осъвременена	-29.50																		

## 5. Финансова рентабилност на инвестициите

Позиция	ОБЩО (МЕ)	Години																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1 Приходи (СП-БП)	9.22		0.00	0.00	0.00	0.00	0.49	0.53	0.56	0.60	0.64	0.67	0.71	0.75	0.78	0.82	0.86	0.89	0.93
2 Общ оперативни разходи (СП-БП)	-3.30		-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19
3 Общо инвестиционни разходи (СП-БП)	32.21		6.44	16.11	9.66	0.00													
4 Остатъчна стойност																			
5 Общо разходи (2+3+4) (инвестиции)			6.25	15.91	9.47	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19
6 Нетен паричен поток(1-5) без осъвременяване			-6.25	-15.91	-9.47	0.19	0.68	0.72	0.76	0.79	0.83	0.87	0.90	0.94	0.98	1.01	1.05	1.09	1.12
7 ННС - осъвременена	-21.43																		
8 Финансова вътрешна норма на възвращаемост (FRR/C) на инвестициите																			-9.3%
9 Финансова нетна настояща стойност(FNPV/C) на инвестициите																			€ 21.4

## 6. Финансова рентабилност на капитала

Позиция	ОБЩО (МЕ)	Години																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1 Приходи (СП-БП) + субсидии, компенсация и реклама	12.64		0.00	0.00	0.00	0.00	0.68	0.73	0.78	0.83	0.87	0.92	0.97	1.02	1.07	1.12	1.17	1.22	1.27
2 Остатъчна стойност	0.00																		
3 Общ входящ паричен поток (1+ 2)	12.64		0.00	0.00	0.00	0.00	0.68	0.73	0.78	0.83	0.87	0.92	0.97	1.02	1.07	1.12	1.17	1.22	1.27
4 Общо оперативни разходи (СП-БП)	-3.30		-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19
5 Лихви	0.00																		
6 Обслужване на заеми	0.00																		
7 Частно дялово участие (при ППП)	0.00		0.00	0.00	0.00														
8 Общо национално съфинансиране	0.00																		
9 Общ изходящ паричен поток (4+5+6+7+8) (капитал)	-3.30		-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19	-0.19
10 Нетен паричен поток (3-9) без осъвременяване	15.94		0.19	0.19	0.19	0.19	0.87	0.92	0.97	1.02	1.07	1.12	1.17	1.22	1.26	1.31	1.36	1.41	1.46
11 ННС - осъвременена	10.44																		
12 Финансова вътрешна норма възвращаемост (FRR/K) на капитала																			#NUM!
13 Финансова нетна настояща стойност(FNPV/K) на капитала																			€ 10.4

## Икономически анализ

### Монетаризиране на времето (всички стойности са без ДДС)

БП	ОБЩО (МЕ)	Години																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Пропътувано време годишно (регулярно)	490080	500160	510240	520320	525523	530726	535930	541133	546336	551539	556742	561946	567149	572352	577555	582758	587962	593165	598368
Пропътувано време годишно (бизнес)	1225200	1250400	1275600	1300800	1313808	1326816	1339824	1352832	1365840	1378848	1391856	1404864	1417872	1430880	1443888	1456896	1469904	1482912	1495920
Пропътувано време годишно (почивка/друго)	2450400	2500800	2551200	2601600	2627616	2653632	2679648	2705664	2731680	2757696	2783712	2809728	2835744	2861760	2887776	2913792	2939808	2965824	2991840
Обща стойност на времето	590.5	26.29	27.36	28.43	29.58	30.48	31.41	32.38	33.38	34.41	35.50	36.62	37.79	39.00	40.25	41.38	42.54	43.73	44.93
СП	ОБЩО (МЕ)	Години																	
Пропътувано време годишно (регулярно)	490080	500160	510240	520320	513676	507032	500388	493744	487100	480455	473811	467167	460523	453879	447235	440591	433947	427303	420659
Пропътувано време годишно (бизнес)	1225200	1250400	1275600	1300800	1284190	1267580	1250969	1234359	1217749	1201139	1184528	1167918	1151308	1134698	1118088	1101477	1084867	1068257	1051647
Пропътувано време годишно (почивка/друго)	2450400	2500800	2551200	2601600	2568380	2535159	2501939	2468718	2435498	2402277	2369057	2335837	2302616	2269396	2236175	2202955	2169734	2136514	2103294
Обща стойност на времето	516.4	26.29	27.36	28.43	29.58	29.79	30.01	30.23	30.45	30.68	30.92	31.17	31.42	31.67	31.92	32.04	32.16	32.28	32.28

Вредни емисии (всички стойности са без ДДС)																				
"Не се прави нищо" (БП)		Общо (МЕ)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
Пътвания с автобуси годишно	Общо разходи за вредни емисии	411.4	9801600	10003200	10204800	10406400	10510464	10614528	10718592	10822656	10926720	11030784	11134848	11238912	11342976	11447040	11551104	11655168	11759232	
"Прави се нещо" (СП)		Общо (МЕ)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
Пътвания с автобуси годишно	Общо разходи за вредни емисии	402.4	9801600	10003200	10204800	10406400	10510464	10290092	10387034	10497976	10598918	10699860	10800803	10901745	11002687	11103629	11204571	11305513	11406455	

Шум (всички стойности са без ДДС)																				
"Не се прави нищо" (БП)		Общо (МЕ)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
Пътвания с автобуси годишно	Общо разходи за шум	22.665	9801600	10003200	10204800	10406400	10510464	10614528	10718592	10822656	10926720	11030784	11134848	11238912	11342976	11447040	11551104	11655168	11759232	
"Прави се нещо" (СП)		Общо (МЕ)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
Пътвания с автобуси годишно	Общо разходи за шум	23.811	9801600	10003200	10204800	10406400	10510464	10822656	11030784	11238912	11447040	11655168	11863296	12071424	12279552	12487680	12695808	12903936	13112064	

	"Не се прави нищо" (БП)		Общо (МЕ)	СКП	1																
	1	2			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1	Стойност на времето (БП)		590.5		26.29	27.36	28.43	29.58	30.48	31.41	32.38	33.38	34.41	35.50	36.62	37.79	39.00	40.25	41.38	42.54	43.73
2	Външни (допълнителни) разходи (БП)		434.0		22.98	23.45	23.92	24.39	24.64	24.88	25.13	25.37	25.61	25.86	26.10	26.34	26.59	26.83	27.08	27.32	27.56
	Вредни емисии		411.4		21.78	22.22	22.67	23.12	23.35	23.58	23.81	24.04	24.28	24.51	24.74	24.97	25.20	25.43	25.66	25.89	26.13
	Шум		22.7		1.200	1.224	1.249	1.274	1.286	1.299	1.312	1.325	1.337	1.350	1.363	1.376	1.388	1.401	1.414	1.427	1.439
3	Общи потребителски и външни разходи (БП) (1+2)		1024.6		49.3	50.8	52.4	54.0	55.1	56.3	57.5	58.7	60.0	61.4	62.7	64.1	65.6	67.1	68.5	69.9	71.3
4	Общо оперативни разходи (БП)		42.2		2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48	2.48
	Работна ръка		5.4	0.56	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32
	Материали		28.3	0.83	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67
	Оборудване		4.1	0.95	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24
	Други разходи		4.4	0.83	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26

	"Прави се нещо" (СП)		Общо (МЕ)	СКП	1																		
	1	2			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040		
5	Стойност на времето (СП)		516.4		26.29	27.36	28.43	29.58	29.79	30.01	30.23	30.45	30.68	30.92	31.17	31.42	31.67	31.92	32.04	32.16	32.28		
6	Външни (допълнителни) разходи (СП)		426.2		22.98	23.45	23.92	24.39	24.64	24.20	24.45	24.70	24.95	25.20	25.45	25.70	25.95	26.20	26.45	26.70	26.95		
	Вредни емисии		402.4		21.78	22.22	22.67	23.12	23.35	22.87	23.10	23.32	23.55	23.77	24.00	24.22	24.44	24.67	24.89	25.12	25.34		
	Шум		23.8		1.200	1.224	1.249	1.274	1.286	1.325	1.350	1.376	1.401	1.427	1.452	1.478	1.503	1.528	1.554	1.579	1.605		
7	Общо потребителски и външни разходи (СП) (5+6)		942.6		49.3	50.8	52.4	54.0	54.4	54.2	54.7	55.2	55.6	56.1	56.6	57.1	57.6	58.1	58.5	58.9	59.2		
8	Общо оперативни разходи (СП)		41.9		2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46		
	Работна ръка		5.0	0.56	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30		
	Материали		28.3	0.83	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67	1.67		
	Оборудване		4.1	0.95	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24	0.24		
	Други разходи		4.4	0.83	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26		
9	Общо инвестиционни разходи (СП)		25.2		5.04	12.61	7.57	0.00															
	Отчуждения		0.0	1.00																			
	СМР - работна ръка		0.2	0.56	0.03	0.08	0.05	0.00															
	СМР - материали		0.8	0.83	0.16	0.40	0.24	0.00															
	СМР - оборудване		0.1	0.95	0.02	0.06	0.03	0.00															
	СМР - други разходи		0.1	0.83	0.02	0.06	0.04	0.00															
	Мащини и оборудване		23.8	0.95	4.75	11.88	7.13	0.00															
	Други разходи		0.3	0.83	0.06	0.14	0.09	0.00															
10	Остатъчна стойност		-12.6																		-12.61		
11	Общо ползи (3-7)		81.9						0.69	2.08	2.82	3.59	4.40	5.23	6.11	7.02	7.97	8.97	9.97	11.00	12.07		
12	Общо разходи (8+9+10-4)		12.3		5.02	12.59	7.55	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02		
13	Нетен паричен поток (11-12) без осъвременяване		69.7		-5.02	-12.59	-7.55	0.02	0.71	2.10	2.84	3.61	4.41	5.25	6.13	7.04	7.99	8.99	9.99	11.02	12.70		
15	Икономическа вътрешна норма на възвращаемост (EIRR)																					13.10%	
16	Икономическа нетна настояща стойност (ENPV)																						26.86
17	П/Р отношение без осъвременяване																						6.673
18	Общо ползи (осъвременени)		53.4																				
19	Общо разходи (осъвременени)		17.1																				
20	П/Р отношение с осъвременяване																						3.130

## ОБОБЩЕНИ РЕЗУЛТАТИ

Финансов анализ					Икономически анализ		
FRR/C	FNPV/C	FRR/K	FNPV/K	Дефицит	EIRR	ENPV	П/Р
(%)	(МЕ)	(%)	(МЕ)	(€)	(%)	(МЕ)	(осъвр.)
<b>-9.3%</b>	<b>(€ 21.4)</b>	<b>#NUM!</b>	<b>€ 10.4</b>	<b>66%</b>	<b>13.10%</b>	<b>26.86</b>	<b>3.13</b>

## 5. Резултати от проведено проучване за потенциално заинтересовани от българския пазар пътнически железопътни оператори

За целите на провеждане на проучване за потенциално заинтересовани от българския пазар пътнически железопътни оператори са изготвени и съгласувани с Възложителя два документа: 1/ Покана до заинтересовани страни и 2/Образец на заявление за потенциален интерес.

Текстът на поканата гласи:

*Република България предстои да проведе процедура за сключване на Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт за периода 01.01.2025 г. – 31.12.2040 г.*

*Възлагането на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт ще се извърши при спазване на изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на ЕП и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превози с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета и Регламент (ЕС) 2016/2338 на ЕП и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт.*

*Прогнозната дата за публикуване на обявление за поръчка е 31 март 2024 г.*

*Обхватът на Договора за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт ще бъде определен на базата на пазарна оценка, чието извършване е възложено на външен изпълнител, избран по реда на Закона за обществените поръчки и следва да приключи до 30.01.2024 г. Към датата на настоящата покана е извършена оценка на търсенето на пътнически железопътни услуги, резултатите от която са приложени към поканата.*

*Във връзка с горното, Министерството на транспорта и съобщенията на Република България отправя покана до всички заинтересовани пътнически железопътни оператори да заявят своя потенциален интерес от участие в процедура за сключване на Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт.*

*Потенциалният интерес може да бъде заявен в срок до 15.12.2023 г., като за целта следва да бъде подадено Заявление за потенциален интерес по приложения образец, подписано от законния представител на оператора или изрично упълномощено от него лице (в който случай следва да бъде представено и пълномощно), на един от следните адреси:*

- гр. София 1000, ул. „Дякон Игнатий“ № 9*
- e-mail: mail@mtc.government.bg*

В образецът от заявителят се изисква да попълни информация свързана с:

- Правно наименование;
- ЕИК;
- Седалище и адрес на управление;
- Информация за представляващия;
- Координати за връзка;

- Обхват на интереса – териториален обхват, прогнозен период на стартиране на дейността, прогнозен чифт влакове, прогнозен брой на предлаганите пътникоместа средно на влак.

В срокът за заявяване на интерес в Министерството на транспорта и съобщенията са получени две заявления:

**Заявление от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, с посочен обхват на интерес, както следва:**

- Железопътен превоз на пътници на цялата територия на страната
- Прогнозен период, в който може да стартирате извършването на дейността по железопътен превоз на пътници: Веднага
- Прогнозен брой чифт влакове, с които ще можете да оперирате за извършване на дейността по железопътен превоз на пътници: 600 влака (300 чифта) за денонощие или 22 800 000 влаккилометрова работа в годишен размер
- Прогнозен брой на предлаганите пътникоместа средно на влак: 230-270 среднодневно/влак в зависимост от търсенето на предлаганата услуга.

**Заявление от „ПИМК Рейл Експрес“, с посочен обхват на интерес, както следва:**

- Железопътен превоз на пътници на отделни части от територия на страната – София – Пловдив – Стара Загора – Бургас.
- Прогнозен период, в който може да стартирате извършването на дейността по железопътен превоз на пътници: 12.10.2024 г. (12 месеца след получаване на лиценза, в съответствие с прилагането на чл. 41, ал. 2 от ЗЖТ).
- Прогнозен брой чифт влакове, с които ще можете да оперирате за извършване на дейността по железопътен превоз на пътници: 2 чифта влакове
- Прогнозен брой на предлаганите пътникоместа средно на влак: 180

## **6. Предложение за обема на договора по изпълнение на задължението на държавата за предоставяне на обществени услуги (ЗОУ) за превоз на пътници по железопътен транспорт по всички основни и второстепенни линии и всяка категория влакове**

В действащия към момента договор за извършване на обществени услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България, обемът е посочен в Член 2. Предмет на договора, точки 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 и Приложение 1. Заложеният основен показател е влаккилометри, съответно 7 757 000 с бързи влакове и 12 288 000 с пътнически влакове, общо 20 045 000 влаккилометри. Заплащанията и санкциите за неизпълнение по договора се основават на специфицирания обем (Приложение1), спазването на изискванията за качество (Приложение 2) и на предоставяните от железопътния превозвач данни за обобщено планиране и отчети - Приложение 4. За да няма неясноти и противоречия посочените приложения трябва да са кохерентни, но в конкретния случай установяваме наличие на разминавания или пропуски.

В отделните приложения са използвани различни категории/видове влакове или превози, а именно:

- **Приложение 1** – обема е специфициран по ИНТЕРЕГИОНАЛНИ ВЛАКОВЕ, ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ и КРАЙГРАДСКИ ВЛАКОВЕ;

- **Приложение 4** – планирането и отчитането се регламентира за ИНТЕРСИТИ (експресни) влакове, ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове, крайградски превози, регионални превози по главни линии и регионални превози по второстепенни линии;
- **Приложение 5** – има тарифа за „ускорен бърз влак“, който липсва в предходните приложения.

За да няма неясноти и възможности за различно, както и с оглед отчитане, планиране и анализиране на рентабилността на чифт влакове е необходимо категориите да бъдат уеднаквени. Следвайки изложеното до тук обема на договора, както и отчитането по него би трябвало да се разпредели по категориите влакове, показани в следващата таблица.

**Таблица 8.** Обем на договора – категории влакове

ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ БЪРЗИ ВЛАКОВЕ		ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ			
<b>УБВ</b> ускорени бързи влакове	<b>БВ</b> бързи влакове	<b>ПВ</b> пътнически влакове	<b>РПВГЛ</b> регионални по главни линии	<b>РПВВЛ</b> регионални по второстепенни линии	<b>КПВ</b> крайградски пътнически влакове

Извън обхвата на договора за обществена транспортна услуга е категорията „експресни влакове“, каквато услуга не се предоставя към момента от превозвача. Същата може да се предоставя на търговски принцип, каквато практика се установява в други държави, например Португалия, по отношение на услугата „Alfa Pendular“ (<https://www.cp.pt/institucional/pt/empresa/principios-bom-governo>). Услугата „Alfa Pendular“, въпреки че се приема от държавата като услуга от общ икономически интерес, не е обхваната от задълженията за обществена услуга по договора, но от превозвача се изисква да поддържа тази услуга съгласно минималните параметри, посочени в приложение към договора. Превозвачът има правото да управлява при пазарни условия услугата Alfa Pendular в националната железопътна мрежа, като е свободен да определя съответните тарифи и търговска политика. На този етап екипът на изпълнителя не препоръчва въвеждането на задължение за превозвача за предоставяне на услуги с категорията „експресни влакове“, а само предоставяне на възможност за предлагане на такива услуги при пазарни условия. Считаме за допустимо и целесъобразно цялостното изключване на този вид услуги от обхвата на договора, в т.ч. и от задължението за безплатен и по намалени цени превоз на някои категории пътници, респективно компенсирането на това задължение от страна на държавата, доколкото предоставянето на обществената услуга е осигурено чрез горепосочените категории влакове.

В Приложение 1 (към датата на подписване на договора) освен влаккилометрите са дадени и:

- разписанията съгласно графика за движение на влаковете (ГДВ);
- дължината на маршрута;
- маршрутната скорост;

- броя на предлаганите пътникоместа съответно за първа и втора класа на пътуване, т.е. капацитета за превоз на пътници на съответните влакови композиции.

Доколкото сега действащия договор е подписан през 2009 г., същият не отразява актуалните изисквания към подвижния състав и стандартите за качеството на предоставяната услуга. В тази връзка и независимо, че тези изисквания са приети с регламенти (като например Регламент (ЕС) № 1302/2014 и Регламент (ЕС) 2021/782), които имат пряко приложение, препоръчително е в новия договор да залегнат правила, гарантиращи въвеждането и спазването на такива изисквания.

По отношение на отчитането на изпълнения обем на поръчката и респективно разплащането по договора има един съществен пропуск свързан с приложението на Регламент (ЕО) № 1370/2007, с оглед гарантиране на това, че транспортния оператор не получава свръхкомпенсиране, отчитайки разумна печалба, като по този начин се гарантира финансовата устойчивост на предоставянето на обществен пътнически транспорт в дългосрочен план. Основното, което трябва да се промени в новия договор е:

- да се въведе механизъм за доплащане на влаккилометър, основана на проверка за свръхкомпенсация след „разумна печалба“;
- размерът на „разумната печалба“ да бъде предварително дефинирана в някакви граници или поне максимално допустимата стойност в %, а не да е елемент от състезанието в процедурата за избор на оператор, както е била в процедурата за избор на оператор по настоящия договор;
- разходите и приходите, които се включват в проверката за свръхкомпенсация трябва да бъдат по-подробно разписани и отчитани, а не както е в настоящия договор – дадени общо като разходи/приходи за/от основна дейност.

В подкрепа на това наше предложение е проучването ни на опита в ЕС, който показва следните нормативно заложен нива:

- - Словакия от 2,0 до 7,5%;
- - Унгария 4,0%;
- - Чехия 7,5%;
- - Германия и Полша 6,0%.

В нашата страна по отношение на автобусния обществен превоз е нормативно заложено максимално ниво на печалба от 5%, което би трябвало да се отчита, с оглед на конкуренцията между двата вида обществен превоз.

Пример за по-подробното специфициране на приходите и разходите може да дадем от Полша, където се използва следната диференциация:

- 2 Общи приходи (общо: 3-6)**
  - 3 Приходи от продажба на билети
  - 4 Субсидия за законоустановени облекчения
  - 5 Приходи от продажба на права за пътуване на външни лица
  - 6 Други приходи
- 7 Общи разходи (общо: 8-17)**
  - 8 Разходи за достъп до железопътни линии

- 9 Разходи за потребление на теглителна енергия
- 10 Разходи за потребление на тягово гориво
- 11 Разходи за поддръжка на тягата
- 12 Разходи за обслужване на управлението
- 13 Оперативни разходи
- 14 Разходи за подвижен състав
- 15 Разходи за търговска дейност
- 16 Разходи за управление
- 17 Други разходи

Изготвянето на образец на структурата на приходите и разходите за дейността по елементи дава възможност предложенията на различните кандидати, съдържащи формирането на цената за обществен превоз да са съпоставими. Също така, това ще позволи на възложителя да завиши критериите за качество на услугата, да определи ясни социални стандарти на заетия персонал на изпълнителя и да създаде форма за предварителен контрол при разпределение и разходване на компенсациите и субсидиите.

Също така трябва да се изясни, че:

**Компенсациите, които се предоставят от държавния бюджет и получават от правоимащите лица, за да заплатят за съответното пътуване, са изразение на социална политика за определени категории лица, а не на държавна помощ за превозвача, изпълняващ договор за обществената услуга.**

Субсидирането се налага поради недостатъчна рентабилност на превозите, като:

**Субсидията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците - положителни или отрицателни - от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги.**

В този аспект предоставянето на капиталови трансфери от държавния бюджет или директно на подвижен състав (локомотиви, мотриси или вагони) закупен от държавата е по-скоро субсидия, а не компенсация.

С оглед на осигуряване на конкурентен пазар и даване на възможност за опериране на повече от един оператор, то би трябвало предоставянето от страна на държавата (без значение дали са средства или подвижен състав) да е предварително ясно дефинирано и определено по линии, както и да се отчита под формата на инвестиция в проверката за свръхкомпенсиране от съответния оператор, който ще го използва по конкретната, предварително уточнена линия.

Поради относително големия размер на инвестициите и сроковете за доставка на подвижен състав, то те могат да се разпределят във времето с продължителност повече от 1 година, което също трябва да се отчита при проверката за свръхкомпенсиране.

Доколкото обема на договора зависи и може да се променя от фактори извън превозвача, като например - предоставения капацитет от инфраструктурата (ГДВ, честота, време на пътуване, електрификация на линии, спирки, маршрутна скорост и т.н. ), то е трудно да бъде определен еднозначно обем за целия период на действие на договора, който може да е от 10 до 15 г. Именно поради това, а и прегледа на опита на останалите страни в ЕС

показва, че е препоръчително обема на договора да се преразглежда, и при необходимост променя всяка година, на база на подадените отчети и наличния инфраструктурен капацитет. В настоящия договор има възможност за промяна на обема на договора, но периодичност не е зададена – оставено е това да се извършва по преценка и заявка на оператора. Би било редно, независимо от оператора, и Възложителят да преглежда, и при необходимост да променя обема на договора всяка година.

Навсякъде в нашето законодателство и особено ЗОП се предвиждат само санкции за неизпълнение на различни показатели от договорите, но липсват бонуси за по-добро изпълнение от някаква минимално изискуема граница за качество или количество, което не стимулира изпълнителят да търси по-доброто изпълнение. В случая с обществен железопътен превоз би могло да се потърсят подходящи нива и показатели на изпълнение за:

- повишаване на качеството – удобство и точност на превозите или
- количеството – привличане на допълнителни пътници.

Освен цената на пътуването другите по-важни фактори, които биха довели до привличане на пътници и респективно промяна в обема на договора са:

- намаляване на закъсненията на влаковете и времето за чакане
- намаляване на общото време за пътуване
- подобряване на удобството на пътуване.

За закъсненията, времето за чакане и пътуване значителен принос има и НК ЖИ, която предоставя инфраструктурата (капацитет, скорост на движение, и т.н.), но за удобството на пътуване отговорността е предимно на превозвача.

На база на оценка на социално икономическите условия, в това число нивото на инфлация в страната, както и на очакваното увеличение на броя пътници за всяка от годините препоръчваме обема на договора по изпълнение на задължението на държавата за предоставяне на обществени услуги (ЗОУ) за превоз на пътници по железопътен транспорт по всички основни и второстепенни линии и всяка категория влакове да бъде както следва:

Година	2025	2030	2035	2040
<b>Приблизителен размер на компенсацията по години (млн.лв)</b>	250,56	307,46	353,97	407,50

Тези стойности са ориентировъчни и само илюстрират обема на прогнозното плащане.

При възлагане със срок от 10 години (до 2034 година), общият размер на договора би бил 3 048 млн. лева, а сумите по периоди на плащане са представени по-долу:



Година	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Прогнозно плащане (млн.лв)	260,65	265,77	279,05	290,22	301,82	310,88	320,21	329,81	339,71	349,90

Прогнозния обем до 2040 година (само като илюстрация) е представен в следващата таблица.

Година	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Прогнозно плащане (млн.лв)	360,39	371,21	382,34	393,81	405,63	417,80

## 7. Предложение за възможността за предоставяне на услуги за превоз на пътници на търговски принцип по железопътната мрежа

Възможността за предоставяне на услуги за превоз на пътници на търговски принцип по железопътната мрежа е в голяма степен функция от готовността за повишаване на качеството на услугите и покриване на ключовите изисквания на потребителите:

- Точност и спазване на разписание
- Удобни спирки и маршрути
- Комфортни превозни средства
- Хигиена в превозните средства
- Връзка с други видове транспорт
- Подходящо за сезона отопление/Подходящо охлаждане
- Ниво на обслужване (отношение на персонала, информация и комуникация)
- Достъпност за лица с увреждания, за майки с детски колички и за възрастни хора
- Наличие на WiFi
- Наличие на информационни уредби за известяване на предстоящи спирки и информация, свързана с пътуването

Извършените проучвания и опитът на държавите-членки, в които от години съществува конкуренция в сектора на обществения превоз, показват, че при наличие на подходящи предпазни мерки, въвеждането на регулирана конкуренция между операторите води до по-атрактивни и новаторски услуги на по-ниски цени и няма вероятност да възпрепятства изпълнението на специфичните задачи, възложени на операторите на обществени услуги.

В този смисъл предоставяне на услуги за превоз на пътници на търговски принцип по железопътната мрежа би имало положителен ефект върху потребителите и би довело до повече стимули за подобряване на качеството на услугите за превоз на пътници по железопътната мрежа, което би имало положително въздействие върху потребителите като в същото време увеличи пазарният дял на железопътния транспорт и допринесе за по-екологично придвижване на гражданите.

## IV. ЗАДАЧА 1.4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОБХВАТА НА ПАЗАРНАТА ОЦЕНКА

Съгласно техническата спецификация на поръчката трябва да се разгледат най-малко двата варианта на обхват – за цялата мрежа и по конкретни маршрути/райони от мрежата. Независимо, от това кой вариант ще се избере за възлагане на извършването на обществен железопътен превоз би трябвало да се направи пазарната оценка и на двата защото първият вариант обхваща цялата железопътна мрежа и няма как да се изключи необходимостта от обслужване на останалите маршрути/райони извън предвидените по втория вариант. По отношение на видовете въздействие сравнението и анализа са подробно представени в следващата задача 1.5.

### 4.1. Вариант 1 „Възлагане на задължение за обществена услуга в един пакет за цялата мрежа“ (Вариант 1)

Възлагането на задължението за обществено обслужване по този вариант географски обхваща цялата налична железопътна мрежа в страната. Услугите, които се предлагат са пътнически превози с бързи и пътнически влакове със и без задължително запазени места, първа и втора класа, интеррегионални, крайградски и регионални пътувания. Освен пътническите превози се предлагат също така превози, съхранение, опаковане, товарене и разтоварване на колетни и багажни пратки. Периода на време на пътуванията и превозите се определят въз основа на годишния график за движение на влаковете, определен съвместно с НК ЖИ, предоставяща инфраструктурата и капацитета за движението на влаковите композиции. НК ЖИ предоставя също така телекомуникационно обслужване и тягова електрическа енергия, но не предоставя:

- предварително затопляне на пътнически влакове;
- технически прегледи на подвижния състав;
- услуги за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения.

Пазарната оценка трябва да включва изпълнението на транспортното обслужване (влаккилометри, превозени пътници, пътничкилометри, средно превозно разстояние, транспортиране на колетни и багажни пратки) по всяка линия и обобщено за цялата мрежа. В съответствие с изводите в задача 1.3. т.6 би трябвало пазарната оценка да обхване в бъдеще и предложеното разширение на обхвата/обема на договора по отношение на удобството на пътуване – климатизация, тоалетни и осигуряване на достъпност на трудноподвижни лица. Трябва да се извършва всяка година, въз основа на което да се извършва бюджетиране и планиране на обема и на обществено обслужване поне за следващите три години. С оглед по добро планиране трябва да се събират данни за превозната работа, приходите и разходите всеки месец за всяка отделна линия и чифт влакове, като по този начин се регистрира и анализира сезонната неравномерност. Аналогично трябва да се събират данни за пътуванията по жп мрежата през почивните и празничните дни за да се планира по добре ГДВ и ПКВ за всяка следваща година от изпълнението на договора.

Анализа на видовете въздействия трябва да обхване влиянието им върху следните участници на пазара на железопътни услуги: пътниците, държавните власти и транспортните оператори, които са отговорни за предоставянето на обществената услуга.

Преките и непреки въздействия се изразяват в осчетоводяването на преки и непреки разходи при извършването на общественото обслужване.

Като „външни“ социално-икономически въздействия се класифицират въздействията върху околната среда.

#### **4.2. Вариант 2 „Възлагане на задължение за обществена услуга по конкретни маршрути/райони от мрежата“ (Вариант 2)**

Възлагането на задължението за обществено обслужване по този вариант географски за нашата страна е най добре да стартира с маршрутите София – Варна и София –Бургас, което може да се дефинира като първи сценарий.

Като втори сценарий може да се разшири географския обхват на обслужваните територии, като в него се включат следните маршрути:

- София – Варна;
- София - Бургас;
- Русе – Пловдив;
- София – Свиленград.

Тези два сценария са определени изцяло на база географския им обхват. Не са включени други критерии като например комуникационни центрове, видове услуги или други показатели, тъй като в хода на анализа те не се откरोиха като съществени фактори, които могат да определят дефинирането на сценарии.

Подходът на възлагане на задължение за обществена услуга по конкретни маршрути/райони от мрежата би дал възможност на оператори с по-малък капацитет също да се включат в пазарното състезание и постепенно, изграждайки мощности за предоставяне на услугата да разширяват своята дейност.

Услугите, които се предлагат при този вариант са пътнически превози с бързи и пътнически влакове със и без задължително запазени места, първа и втора класа. Освен пътническите превози, както и при вариант 1 и тук може да се предлагат превози, съхранение, опаковане, товарене и разтоварване на колетни и багажни пратки. Периода на време на пътуванията и превозите аналогично се определят въз основа на годишния график за движение на влаковете, определен съвместно с НК ЖИ, предоставяща инфраструктурата и капацитета за движението на влаковите композиции.

При избор на вариант 1 е възможно някои потенциални кандидати да се откажат от участие в състезанието поради невъзможност да покрият цялата мрежа. В допълнение, възлагане на обществената услуга по конкретни маршрути би дала възможност за поетапно модернизиране и подобряване на услугите, което ще е в интерес на ползвателите.

Не на последно място, възлагане на обществената услуга по конкретни маршрути би дало възможност за по-голяма конкуренция между операторите.

Като се имат предвид особеностите на мрежата в нашата страна, то най-подходящи за този вариант биха били маршрутите София - Бургас и София – Варна, обслужващи и прилежащите към тях райони. Елементите, които се включват в пазарната оценка не би следвало да са различни от вече посочените при вариант 1.

Събирането на данни с оглед отчет и планиране, както и анализа по отношение на различните видове въздействия не се различава от този, който се извършва при Вариант 1.

Най-добре е в следващия етап на анализа да се оценят и сравнят въздействията на Вариант 1 и Вариант 2-първи сценарий. Първият сценарий на Вариант 2 е по-приложим и подходящ за стартиране в нашата страна, особено като се отчита факта, че все още няма достатъчно други оператори, освен БДЖ ПП, заявили своя интерес към пътнически превози, както и притежаващи съответния капацитет от гледна точка на достатъчен подвижен състав, ремонтни бази, персонал и т.н. за извършване на по-голям обем превози.

Не на последно място при Вариант 2, сценарий 2 съществуват хипотези за:

- Поява на минимум двама кандидати за всеки от маршрутите – благоприятна, но изключително малко вероятна хипотеза, имайки предвид резултатите от пазарната консултация
- Поява на двама кандидати за някои от маршрутите и по един кандидат за други маршрути – отново благоприятна, но изключително малко вероятна хипотеза, имайки предвид резултатите от пазарната консултация
- Поява на един кандидат за някои от маршрутите и нула кандидати – за други – тази хипотеза съдържа риск, част от територията на страната и наличната инфраструктура да не бъдат обслужвани

Третата хипотеза на сценарий 2 силно би нарушила правата на потребителите и би ограничила достъпа до железопътни услуги за част от населението на страната.

## V. ЗАДАЧА 1.5. ОПРЕДЕЛЯНЕ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА

Въздействията при реализиране на двата основни варианта могат да бъдат дефинирани по различни начини, но когато говорим за социално-икономическо въздействие, то трябва да се разглежда през призмата на ползите за обществото, и по-конкретно на засегнатите страни. В конкретният случа основните са:

- потребителите на железопътния обществен транспорт - пътниците;
- държавните власти и транспортните оператори, които са отговорни пред обществото за предоставянето на обществените услуги.

Всеки от горепосочените участници се сблъсква с различни проблеми, решението, на които често е противоречиво и изисква балансиран подход.

Основните проблеми за гражданите са:

- **цената на превозите** – желанието е винаги тя да е колкото се може по-ниска, което най-общо няма как да се получи без някаква форма на субсидиране или

компенсиране на железопътния обществен транспорт, защото приходите от него не са достатъчни, за да функционира;

- **спазването на разписанията и намаляване на закъсненията** на влаковете – това е един от основните фактори за увеличаване на дела на този вида транспорт, особено в нашата страна, където все още скоростта на движение на влаковете е значително по-ниска от тази по автомобилните пътища;
- **удобството и комфорта на пътуване** – отново с голямо значение за пътниците, особено при пътувания на по-дълги разстояния;
- **достъпността** – в това отношение ЖП транспорта не е достатъчно гъвкав в сравнение с автомобилния и достъпа до него се осъществява само през ЖП гари/спирки, които в някои случаи се намират на отдалечени места, които не са толкова лесно достъпни като спирките на автобусния транспорт или липсва подходяща свързаност с него;
- **информираност и възможност за предварително планиране** на пътуванията - осигуряването на възможност за предварително информиране относно предлаганите услуги (разписания, маршрути, свързаност и споделеност на различните видове транспорт) и планиране на пътуванията е също важен елемент, който би привлякъл пътници към обществения ЖП транспорт, ако е направено подходящо - предполага създаването на достатъчно информационни канали за получаване на информация (освен на самите гари), както и инструменти за предварително планиране на пътуванията – web или мобилни приложения, включващи и другите видове транспорт освен железопътния;
- **безопасност, сигурност и права** – пътниците трябва да сигурни, че ползват безопасен и надежден транспорт и риска от аварии или произшествия е сведен до нула.

Оценката по така формулираните въздействия върху ползвателите на железопътния обществен през по двата варианта е представена в следващата таблица.

**Таблица 9.** Оценка на въздействието по варианти върху пътниците

<b>Въздействие</b>	<b>Вариант 1 (цялата ЖП мрежа)</b>	<b>Вариант 2 (маршрути от ЖП мрежата)</b>
<b>цена на превозите</b>	от една страна, поради по-големия обхват на при този вариант ще се търси по-ниска и максимално обществено приемлива цена, задоволяваща колкото се може повече пътници, но от друга липса на конкуренция може да доведе до значителни разходи за субсидиране и компенсиране, които ще се поемат отново от цялото общество	ограничения обхват и обслужване на маршрути с по-голям интерес и натоварване предполага по-висока цена, която обаче би могла да се минимизира в резултата на развитието на конкуренцията между различни транспортни оператори
<b>спазване на разписанията и намаляване на закъсненията</b>	спазването на разписанията и намаляването на закъсненията винаги е предизвикателство при обслужване на по-голяма пътна мрежа, което се потвърждава и от опита на БДЖ-ПП към настоящия момент	определено ще е по-лесно да се постигне това изискване в сравнение с Вариант 1, както и да се предложи по-надеждно обслужване
<b>удобство и комфорт на пътуване</b>	удобството и комфорта, са в пряка зависимост от инвестициите и управлението на подвижния състав и при по-голям брой вагони – вероятността да има проблеми или по-ниско качество се увеличава	по-малкия обем на подвижен състав, конкуренцията и по-високата цена на предлаганата услуга предполагат предоставянето на по-висок комфортна пътуване в сравнение с Вариант 1
<b>достъпност</b>	в отделни по-малки населени места достъпът до ЖП услугите не е достатъчно добре развит, гарите са отдалечени и недостатъчно добре свързани с останалите видове транспорт	достъпността до най-често използваните и най-натоварени ЖП линии в значителна степен е гарантирана, и по-добра, в сравнение с използването на всички ЖП линии – ЖП гарите в големите градове са изградени отдавна и обикновено добре обслужени
<b>права на пътниците</b>	обезщетението за закъснения, причинени от извънредни обстоятелства, превоза на велосипеди и правата на лица с намалена подвижност или увреждания е по-трудно при опериране върху по-голяма ЖП мрежа	при обслужване на по-малка ЖП мрежа е по-лесно да се удовлетворят пътниците и да се гарантират техните права – изисква по-малко ресурси в сравнение с Вариант 1,
<b>информираност и планиране</b>	осигуряването на добра информираност и възможност за планиране при използване на цялата ЖП мрежа е предизвикателство – изисква повече ресурси и добро управление, което увеличава	значително по-лесно е да се осигури информираност и планиране за една или две линии, от колкото за цялата ЖП мрежа

	риска за недостатъчно добро изпълнение	
<b>свързаност и интегрираност</b>	възможността за свързване и интегриране с останалите видове транспорт при Вариант 1 е по-голяма като обхват, но пък е по-трудно да се осигури и поддържа подходящата прилежаща инфраструктура, както и съгласуваността с разписанията на другите видове транспорт.	при Вариант 2, поради по-малкия обем, по-лесно се осигурява и поддържа необходимата прилежаща инфраструктура и съгласуваност с разписанията на останалите видове транспорт, но обхвата на свързаност и интегриране е по-малък – ограничен е само в рамките на обслужваните коридори.
<b>надеждност</b>	спазването на разписанието и обновяването на подвижния състав е по-трудно при по-голям обем превози	определено е по-лесно да се спазва разписанието и да се използва по-нов подвижен състав при по-малък обем на задачата, какъвто е при Вариант 2
<b>безопасност, сигурност и права</b>	по-големия обхват е предизвикателство и рискът от аварии или произшествия е по-голям	осигуряването на безопасност и сигурност при по-малък обхват е по-лесно постижимо от колкото при по-голям

Проблемите пред държавните власти и транспортните оператори са в две основни направления: 1) икономика и 2) екология и устойчивост.

Икономика:

- **инвестиционните разходи** – обществения транспорт изисква постоянни и значителни инвестиции (влияещи значително върху публичните финанси), както по отношение на инфраструктурата (която да предоставя по-високи скорости на движение, надеждност и безопасност – в нашия случай от НК „ЖИ“) така и за осигуряване на необходимия подвижен състав - локомотиви и пътнически вагони от страна на транспортните оператори – БДЖ-ПП или други;
- **оперативните разходи и инфраструктурните такси** са много важен елемент, предопределящ цената на услугата и колкото по-малки са те, толкова по-приемлива ще бъде тя за пътуващите, но от друга страна осигуряването на по-високи скорости за движение и намаляване на времето за пътуване, неизбежно изисква повишаване на инфраструктурната такса;
- посредством осигуряването на **икономическо равновесие** при предоставяне на обществената услуга се гарантира съответния контрол и регулиране от страна на държавата с оглед постигане на адекватно обслужване на потребителите, а в нашия конкретен случай това е задължение на ИА „ЖА“;
- **развитието на конкуренцията и на пазара** води най-общо до повишаване на качеството и намаляване на цената на предоставяната обществена услуга, което е важно от гледна точка на отговорните за предоставянето на обществената услуга - държава и оператори;
- предоставянето на добър обществен железопътен превоз неизбежно води до **допълнителна добавена стойност** за обслужените райони и респективно повишаване на жизнения стандарт, привлекателност и развитие на бизнеса.

Екология и устойчивост:

- **въздействие върху околната среда** – железопътния електрически обществен транспорт е с доказано значително по-малко отрицателно въздействие върху околната среда, поради което използването и увеличението на дела му се стимулира, и насърчава постоянно от ЕС, а отговорността за това е изцяло на държавата – министерства, агенции и т.н.;
- **енергоспестяване** – при добро управление този вид обществен транспорт води до значително спестяване на енергийни ресурси;
- **управление и контрол** – няма как да се реализира устойчиво предоставяне на железопътен обществен превоз във времето без необходимия административен капацитет от страна на държавата и на транспортните оператори, както и на достатъчно квалифициран персонал (машинисти и други) които да осигурят обслужването по съответните ЖП линии;
- **финансова устойчивост** – без добро управление на финансите не е възможно да съществува какъвто и да е обществен превоз, а това изисква правилно бюджетиране, основано на адекватно финансово моделиране и прогнозиране, отчитащо всички възможни финансови източници и на средства и рискове при промяна на съответните приходи и разходи.

Оценката по така формулираните въздействия по отношение на държавните власти и транспортните оператори по двата варианта е представен в следващите таблици.

**Таблица 10.** Оценка на икономическите въздействия

<b>Въздействие</b>	<b>Вариант 1 (цялата ЖП мрежа)</b>	<b>Вариант 2 (маршрути от ЖП мрежата)</b>
<b>инвестиционни разходи за подвижен състав</b>	инвестиционните разходи при голям обхват на обслужване ще бъдат значителни и по-трудни за управление	ограничения обхват и обслужване на маршрути предопределя по-малки инвестиционни разходи, които ще бъдат и по-лесно управляеми
<b>оперативни разходи и инфраструктурни такси</b>	и този вид разходи при по-голям обхват ще бъдат по-трудни за контрол и намаляване	конкуренцията и по-малкия обхват определено ще е дадат възможност за намаляване на оперативните разходи до разумни нива
<b>добавена стойност</b>	обслужването на цялата ЖП мрежа ще донесе повече добавена стойност за обществото, от колкото по отделните маршрути	предимството е определено на вариант 1
<b>икономическо равновесие</b>	по-трудно е да се контролира равновесието при по-голям обхват, а при единствен оператор (БДЖ-ПП) почти си губи смисъла	по-лесно и смислено е да се контролира икономическо равновесие между повече от един оператор и в по-малък обхват
<b>конкуренция и развитие на пазара</b>	при един оператор на цялата ЖП мрежа, практически конкуренция и развитие на пазара няма	определено това е подхода, който стимулира конкуренцията и развитието на пазара на железопътен обществен превоз

**Таблица 11.** Оценка на въздействието по отношение на екологията и устойчивостта

<b>Въздействие</b>	<b>Вариант 1</b>	<b>Вариант 2</b>
--------------------	------------------	------------------



	(цялата ЖП мрежа)	(маршрути от ЖП мрежата)
<b>въздействие върху околната среда</b>	въздействието върху околната среда при този вариант ще обхване цялата страна и ще е по-голямо сравнение с вариант 2	ограничения обхват предполага ограничено въздействие върху околната среда в сравнение с вариант 1
<b>енергоспестяване</b>	от една страна спестяването ще бъде по-голямо като се обхване цялата ЖП мрежа, но от друга по-трудно за изпълнение, ако качеството на предоставяната услуга не е достатъчно добро	Спестяването може да е по-ефективно по съответните маршрути, но ще е ограничено по отношение на обхвата за цялата страна
<b>управление и контрол</b>	Управлението и контрола винаги са реализира по-трудно при по-голям обхват -изисква повече ресурси и има по-голям риск за неизпълнение	при по-малък обхват конкуренция шансът обслужването да се управлява добре е по-голям и риска от грешки по-малък
<b>финансова устойчивост</b>	както управлението, така и финансовата устойчивост е по-трудна за постигане при по-голям обхват на транспортната задача	при по-малък обхват е по-лесно да се осигури финансова устойчивост

Преките и непреки въздействия се изразяват предимно в осчетоводяването на преки и непреки разходи при извършването на общественото обслужване и няма особена разлика по отношение на двата варианта.

По отношение на социално-икономическите въздействия като „външни“ се класифицират въздействията върху околната среда, което вече е описано по варианти в предходната таблица.

Количествената оценка е извършена посредством мултикритериен анализ и представена в задача 1.7.

При избора на вариант на действие може да се идентифицират следните рискове:

- **P1** – неправилен избор поради недостатъчна информация;
- **P2** – лошо планиране и прогнозиране на търсенето и предлагането на железопътно обществено обслужване;
- **P3** – недостатъчно добро обслужване на пътниците;
- **P4** – неправилна преценка на състоянието на пазара;
- **P5**– неправилна преценка на възможностите на операторите;

За да бъдат предотвратени или минимизирани горепосочените рискове би трябвало да се предприемат следните действия.

**P1** неправилен избор поради недостатъчна информация

В договора да се заложи процедура за надеждно събиране на необходимата информация и при необходимост възможност за коригиране на решението. Осигуряване на възможност за промяна на избора в бъдеще преди изтичането на крайния срок на договора.

**P2** лошо планиране и прогнозиране на търсенето и предлагането на железопътно обществено обслужване

Подобряване на планирането и прогнозирането посредством извършване на специализирани проучвания и анализи, използване на финансови и други надеждни математически модели за оценка на рентабилността и необходимостта от допълнително стимулиране на отделни линии или чифт влакове. Събиране и анализиране на по-подробна и детайлна информация относно промените в разпределението на обществените превози по различните видове транспорт.

**P3** недостатъчно добро обслужване на пътниците;

Въвеждане на адекватни, лесно измерими и проследими показатели за оценка на нивото на обслужване. Използване на механизми не само за санкциониране на лошо обслужване, а и такива за стимулиране на неговото подобряване.

**P4** неправилна преценка на състоянието на пазара;

Регулярно оценяване на пазара и проверка на оценката от независим и надежден външен изпълнител. Осигуряване на възможност за промяна в условията за предоставяне на обществената услуга в договора, основана на регистрираните промени в състоянието на пазара.

**P5**– неправилна преценка на възможностите на операторите

Въвеждане на система за постоянен мониторинг и оценка на възможностите на транспортните оператори, следене на финансовите и икономическите им показатели. Осигуряване на възможност за промяна при необходимост на избора на оператор или несправяне със поставената му задача.

## VI. ЗАДАЧА 1.6. ОЦЕНКА ДАЛИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛИТЕ НА ПОЛИТИКАТА ЗА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ, МОЖЕ ДА СЕ ИЗПОЛЗВА МЯРКА, КОЯТО НАРУШАВА КОНКУРЕНЦИЯТА В ПО-МАЛКА СТЕПЕН ОТ ВЪЗЛАГАНЕТО НА ДОГОВОР ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПРЕВОЗ

**Задача 1.6.** Оценка дали за постигане на целите на политиката за обществения транспорт, може да се използва мярка, която нарушава конкуренцията в по-малка степен от възлагането на договор за обществена услуга за железопътен превоз, с цел да се гарантира, че е предоставена подходяща възможност за потенциални услуги с открит достъп/търговски услуги, съвместими с ДОУ (напр. в случай на наличие на рентабилни железопътни услуги по българската железопътна мрежа).

Задачата е поставена в контекста на предвидената в Регламент (ЕС) 1370/2007 алтернативна форма за възлагане изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги. Чл. 3, параграф 2 от Регламента допуска възлагането на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги да стане не чрез сключване на договор с определен/и оператор/и след провеждане на обществена поръчка за услуги, а чрез разработване и прилагане на общи правила, които целят установяване на максимални тарифи за всички пътници или някои категории пътници. При тази алтернативна хипотеза – възлагане чрез общи правила, в съответствие с принципите, установени в членове 4 и 6 и в приложението към Регламента, операторите на обществени услуги, които следва да спазват приетите общи правила, също подлежат на компенсация за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране.

Описаната алтернативна хипотеза се явява изключение от правилото за възлагане на задължения за извършване на обществени услуги чрез провеждане на обществена поръчка и сключване на договор с избрания оператор/и възможността за прилагането и следва да се оцени в контекста на пазарните условия на българския железопътен транспорт и с оглед резултатите от предходните задачи.

Прилагането на хипотезата на чл. 3, ал. 2 от Регламента предполага наличие на адекватен брой железопътни оператори, които изпълняват или биха могли и желали да изпълняват задължението за извършване на обществени услуги, като същевременно чрез всички оператори е осигурено изпълнението на задължението на територията на цялата страна, т.е. създадени са от страна на държавата условия, с които се гарантира предоставянето на услуги от общ интерес, в съответствие с чл. 1, параграф 1 от Регламента. Към датата на настоящия доклад у нас има действащ един оператор, който изпълнява задължението за извършване на обществени услуги на територията на цялата

страна въз основа на сключен договор след проведена обществена поръчка. Има издаден лиценз на втори оператор, който е заявил желание за извършване на пътнически превоз по един конкретно определен маршрут (една линия), който сам по себе си се явява само частична алтернатива на съществуващите линии между заявените начална и крайна гари.

С оглед резултатите от предходните задачи, екипът на изпълнителя счита, че на този етап прилагането на алтернативата на чл. 3, ал. 2 от Регламента не би допринесла, сама по себе си, за осигуряване на либерализация на българския пазар, респективно за създаване на условия за свободна конкуренция между различните оператори и изборът на тази хипотеза вместо предоставяне на договор/-и за обществена услуга на конкретен/-и оператор/и по-скоро би могла да застраши изпълнението на задължението на държавата да гарантира предоставянето на услуги от общ интерес.

Наред с горното, прилагането на алтернативата на чл. 3, ал. 2 от Регламента към днешна дата не би могла да бъде реализирана без респективните законодателни промени, доколкото сега действащото законодателство не допуска изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги да става чрез прилагане на общи правила, а изрично предвижда сключването на договор след провеждане на обществена поръчка.

## VII. ЗАДАЧА 1.7. ТЪЛКУВАНЕ И ФОРМУЛИРАНЕ НА ЗАКЛЮЧЕНИЯ

### **Мултикритериен анализ (МКА)**

Конвенционалният подход, използван за приоритизиране на проекти, обикновено се фокусира върху количествена оценка на финансовите и икономическите аспекти на инвестициите.

Мултикритериалният анализ (МКА) се използва като средство за предварителна оценка, най-вече защото в началото ефектите (разходи и ползи) е трудно за определяне. Друга причина за прилагането на МКА е фактът, че той позволява бързо, лесно и ефективно предварително определяне на приоритети, особено с различни (хетерогенни) или несъизмерими индекси или елементи и, повече от всеки друг вид анализ, прави възможно постигането на компромис между различните елементи, които са важни за процеса на вземане на решения.

Основната характеристика на МКА е акцентът върху оценката за вземане на решения, предвид поставените цели, като оценката е направена въз основа на значимостта на различните критерии и тяхната относителна важност, според приноса на всеки от вариантите.

МКА има следните недостатъци, които характеризират възможната неопределеност и могат да повлияят върху заключенията:

- в зависимост от избраните критерии и разпределението на тяхната тежест, може да се получат уязвими и атакуеми резултати, или пък относително малки разлики да доведат до големи различия в крайната оценка;
- липсва механизъм, който да отчита надеждно промяната и въздействието на отделните оценъчни компоненти във времето през целия проектен хоризонт;

- значително ограничена е съизмеримостта, т.е. показателите и резултатите, получени при прилагането на МКА за конкретния проект, трудно биха могли да бъдат сравнявани и/или използвани при друг подобен.

Предвид цитираните вече недостатъци, за да се получи максимално добро приложение на МКА и избегне неопределеността, сме се стремили да постигнем следното:

- критериите да се дефинират ясно, прозрачно и да се подчинят на целите;
- показателите да бъдат относително просто измерими и по възможност съотносими;
- при възможност, да се предвидят показатели, отчитащи изменения във времето;
- да се избягват прекалено общи показатели с приблизително еднакво значение и/или тежест, както и такива с минимално въздействие или значение;
- да се избягват показатели, които биха се оценили трудно или ненадеждно;
- да се избягва комбинирането на оценки от цифров и символен тип.

МКА има много предимства пред един неформален първоначален избор, който не е подкрепен от анализ:

- МКА е отворен, прозрачен и ясен;
- изборът на цели, критерии и на взетите решения е важен и все пак се изключва използването на неприложими променливи;
- резултатите, получени при използването на цифрови скали и тегла, също са ясни и могат да се използват в съответствие с приетите прозрачни правила;
- оценката на въздействие и изпълнение може да осигури важно средство за комуникация, в рамките на вземането на решения от различните органи, а понякога и по-късно, между органите и обществеността;
- независимият одит и анализ на резултатите, дава възможност за използването им като източник за формиране на избора.

Отделните оценъчни критерии са формулирани при съблюдаване на горесцитираните указания и следните условия:

- приложимост и относимост към разглежданата проблематика;
- яснота и простота на интерпретиране;
- ориентираност към специфичните цели на проекта;
- остатъчна степен на детайлност и измеримост;
- възможност за оценка на директното и индиректното въздействие;
- дефиниране на критериите по начин, чрез който да се гарантира устойчивост и интегрираност за всеки един от резултатите.

Нашето предложение и приоритизиране на двата варианта с помощта на МКА се основава на следните предварително дефинирани цели:

- Ц1: Повишаване на общата удовлетвореност на потребителите на железопътен обществен транспорт;
- Ц2: Увеличаване дела на по-екологичния и по-малко замърсяващ железопътен обществен транспорт;
- Ц3: Повишаване на надеждността, ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор;

- Ц4: Подобряване на транспортната свързаност и достъпност;
- Ц5: Баланс между засилването на правата на пътниците и намаляването на тежестта за железопътните предприятия по въпроси, като обезщетението за закъснения, причинени от извънредни обстоятелства, превоза на велосипеди и правата на лица с намалена подвижност или увреждания.

Следвайки всичко изложено до тук, както и оценката на въздействията описани в задача 1.5 предлагаме да се използват следните критерии:

- пътнически услуги;
- икономика;
- екология и устойчивост.

За всеки отделен критерий са формулирани индикатори, както следва:

**К1 „пътнически услуги“** с индикатори, както следва:

- **цена на пътуването** – естествен е стремежът да се пътува колкото се може по-евтино, което обаче не трябва да води до влошаване на удобствата, комфорта и времето за пътуване;
- **капацитет, удобство и комфорт** – за пътниците, които ползват обществен ЖП транспорт е важно да има достатъчен капацитет (седащи места и възможност за разходка при дълги пътувания), удобства и комфорт, изразяващи се в добра хигиена, удобни седалки, място за багаж, климатизация и обслужване;
- **време за пътуване** – по-висока средна съобщителна скорост и увеличена честота на пътуванията, заедно с намаляване на закъсненията или непредвидените спирания, поради аварийни ситуации в резултат на влошена инфраструктура, или проблеми с подвижния състав – по този начин може да се привличат пътници от алтернативния автомобилен, автобусен или въздушен обществен транспорт;
- **достъпност** – осигуряване на възможност за използване на ЖП обществен транспорт от най-бедните групи потребители, както и тези в неравностойно положение, достъп до споделени форми на транспорт, достъпност до гарите и възможност за купуване на превозни документи;
- **права на пътниците** – осигуряване на баланс между засилването на правата на пътниците и намаляването на тежестта за железопътните предприятия по въпроси, като обезщетението за закъснения, причинени от извънредни обстоятелства, превоза на велосипеди и правата на лица с намалена подвижност или увреждания;
- **информираност и планиране** – осигуряването на възможност за предварително информиране относно предлаганите услуги (разписания, маршрути, свързаност и споделеност на различните видове транспорт) и планиране на пътуванията е също важен елемент, който би привлякъл пътници към обществения ЖП транспорт, ако е направено подходящо - предполага създаването на достатъчно информационни канали за получаване на информация (освен на самите гари), както и инструменти за предварително планиране на пътуванията – web или мобилни приложения, включващи и другите видове транспорт освен железопътния;

- **свързаност и интегрираност** – тя трябва да се разглежда в няколко аспекта: 1) инфраструктурна или до каква степен е възможно да има интегрираност с инфраструктурата на останалите видове транспорт – пътища и паркинги към ЖП гарите за личния автомобилен превоз, свързаност с автогари, летища, МЕТРО и т.н.; 2) транспортна – възможно е дори и при осигурена инфраструктура, да няма транспортна свързаност – т.е. липса на съгласуваност между разписанията на ЖП и автобусния или въздушния транспорт; 3) интегрирана политика на таксуване – осигуряване на възможност за използване на единен билет за превоз от т.А до т.Б, независимо дали ползваш ЖП или автобусен обществен превоз;
- **надеждност** – това е един от най-важните фактори за използването на какъвто и да е вид обществен транспорт и се изразява основно в спазване на разписанието, използване на нов подвижен състав с оглед намаляване на риска от аварии при предоставяне на обществените услуги, както и системи за по-добро и сигурно управление на инфраструктурата и движението по нея;
- **безопасност и сигурност** – ограничаване на аварийността както по отношение на инфраструктурата, така и по отношение на подвижния състав и системите за управление на движението;

**К2 „икономика“** с индикатори, както следва:

- **инвестиционни разходи за подвижен състав** – разходите за подновяване на подвижния състав са неизбежни и необходими за осигуряване на съответната обществена услуга, но е важно да отговарят на изискванията за ефективност;
- **оперативни разходи и инфраструктурни такси** – размера на оперативните разходи и инфраструктурните такси определят в значителна степен възвръщаемостта на инвестициите и устойчивостта на предоставянето на обществената услуга;
- **създаване на добавена стойност** – при надеждно ЖП обществено обслужване, на прилежащите райони се осигурява допълнителна добавена стойност и възможности за устойчиво развитие на бизнеса и индустрията посредством предоставяните мобилни услуги;
- **икономическо равновесие** – икономическото равновесие се осигурява посредством постигането на съответните показатели за рентабилност, ефективност и финансова автономност;
- **конкуренция и развитие на пазара** – осигуряването на конкурентна среда и развитието на пазара посредством включването на повече транспортни оператори дава възможност за намаляването на разходите за пътуване с обществен ЖП транспорт;

**К3 „екология и устойчивост“** с индикатори, както следва:

- **въздействие върху околната среда** – намаляване на вредните емисии и минимизиране на влиянието върху глобалното затопляне;
- **енергоспестяване** – намаляване на енергийните разходи и използване на щадящи околната среда енергийни източници, увеличаване дела на екологично чистия електрически транспорт;

- **управление и контрол** – административен капацитет, необходим за управление в съответния обхват и обем на предоставяните услуги, както и осигуряване на достатъчен персонал за оперативното им извършване (машинисти и обслужващ), мониторинг, контрол и оценка на показателите за изпълнение;
- **финансова устойчивост** – адекватно бюджетиране и управление на финансите. Така дефинираните 3 критерия и 18 индикатора за оценка формират мултикритериалната рамка за сравнение на вариантите.

Предварителната оценка се извършва, като:

- се оценява възможността за положително, директно или индиректно въздействие на всеки проект по отношение на всеки индикатор;
- отделните варианти се сравняват посредством крайна оценка, получена като сума от оценяването по отделните 18 индикатора.

С оглед на минимизиране на затрудненията при оценката, сме възприели МКА да се извърши изцяло цифрово, като за отделните тегла и значимости не се допуска използването на символни оценки като „+”, „-” и др. По този начин се гарантира, че от една страна индикаторите са относително просто измерими и разбираеми, а от друга страна са еднозначни.

Нормално при изпълнението на МКА обикновено се използва числов анализ в две стъпки – класиране по точки и претегляне:

Очакваните последици от изпълнението на всеки вариант, се илюстрират посредством скала на цифрова оценка, показваща силата на предпочитание при всеки критерий. По-предпочитания вариант е с по-висок резултат по скалата, а по-малко предпочитания с по-нисък. Възприетата практика е да бъдат използвани скали от 0 до 100, където 0 означава действително или хипотетично малко предпочитан вариант, а 100 се свързва с реално и хипотетично най-предпочитания вариант.

За всеки критерий и индикатор са формирани и тегловни коефициенти, които определят относителното изменение между двете крайности по вече избраната скала.

При създаването на последователната цифрова скала за оценка на критериите, сме приложили принципа на гарантиране на една и съща посока във всички случаи, така че (нормалното) по-добро ниво на изпълнение да води до по-високи стойности.

В конкретния случай, поради относително малкия брой критерии и индикатори от една страна, и яснотата при оценката на въздействието от друга страна, предлагаме използването на числова скала за оценка от 0 до 10, където:

- стойност **0** означава действително или хипотетично най-малко предпочитан вариант;
- стойност **10** е равносилно на реално и хипотетично най-предпочитан вариант.

Следващата стъпка е присвояване на тежести за всеки един от критериите, които отразяват относителното значение на избора.

Най-голяма тежест (46%) е дадена на пътническите услуги. Като следващ по важност приоритет (30%) напълно естествено е възприето въздействието върху околната среда, в смисъл на ограничаване на вредните емисии и повишаване на енергоспестяването и стимулирането на екологично чист транспорт. Следваща по важност (24%) е икономиката.



По отношение на **пътническите услуги** тежестите са разпределени както следва:

- **цена и време за пътуване – 9**, защото това са най-важните от гледна точка на пътниците параметри;
- **капацитет, удобство и комфорт – 6**, следващия по-важност и респективно тежест показател за пътниците;
- **достъпност, надеждност, безопасност и сигурност, информираност и планиране – 4**, защото имат почти еднакъв принос и тежест при оценката от страна на пътниците за привлекателността на обществения железопътен транспорт;
- **свързаност, интегрираност и права на пътниците – 3**, не се усещат толкова директно като преимущество от ползвателите, но все пак са важен елемент от тяхната преценка за ползване на този вид обществен транспорт.

По отношение на **въздействието върху околната среда** тежестите са разпределени по следния начин:

- **въздействие върху околната среда – 10**, не се усеща директно но това е най-важния показател, гарантиращ устойчив здравен статус на пътниците и хората в страната и в бъдеще;
- **енергоспестяване – 8**, стремежът към реализиране на зелена икономика и използването на щадящи околната среда енергийни източници допринася значително за реализирането на устойчиво във времето обществено обслужване;
- **управление, контрол и финансова устойчивост – 6**, то не се забелязва директно от ползвателите на обществената услуга, но без него няма как да се реализира тя.

По отношение на **икономиката** тежестите са разпределени както следва:

- **инвестиционни разходи – 7**, никак не е лесно да се осигурят необходимите инвестиции за изпълнението на железопътно обществено обслужване, които особено, ако са под формата на субсидии и компенсации от държавата се формират на база икономическото развитие и растеж на БВП;
- **оперативни разходи, инфраструктурни такси и икономическо равновесие – 5**, тези елементи трудно могат да бъдат включени в преценката на обикновения пътник, но без тях не може да се извършва обществената услуга;
- **добавена стойност – 4**, допълнителната добавена стойност е неизменна при надеждно ЖП обслужване, но нейното значение и тежест са по-малки от тези на предходните показатели;
- **конкуренция и развитие на пазара – 3**, елемент, който трудно се осигурява особено в регулирана среда и национален ЖП оператор с традиции.

Така подбраните тегловни коефициенти са показани в следващата таблица.

**Таблица 12.** Тежести на критериите и индикаторите

Критерий	Индикатор	Тежест
пътнически услуги	цена на пътуването	9
	капацитет, удобство и комфорт	6
	време за пътуване	9
	достъпност	4
	права на пътниците	3
	информираност и планиране	4
	свързаност и интегрираност	3
	надеждност	4
	безопасност и сигурност	4
икономика	инвестиционни разходи	7
	оперативни разходи и инфрастр. такси	5
	добавена стойност	4
	икономическо равновесие	5
	конкуренция и развитие на пазара	3
екология и устойчивост	въздействие върху околната среда	10
	енергоспестяване	8
	управление и контрол	6
	финансова устойчивост	6
<b>обща оценка</b>		<b>100</b>

Трябва да бъде пояснено, че процедурата, свързана с присвояване на тежести на отделните критерии, се използва единствено, за да бъде направено сравнение и приоритизиране на вариантите, без да се оценява в абсолютна стойност всяка отделна характеристика (например на околната среда). Именно тегловните коефициенти позволяват МКА да бъде по-обективен и насочен към създаването на максимално реалистична предварителна приоритизация.

МКА се характеризира с компенсаторен механизъм, при който най-ниската оценка по един показател, може да се компенсира от високия резултат по друг. Най-разпространеният начин за съчетаване на резултатите получени при отделните критерии, използван и в конкретния случай, е средно-претеглена линейна зависимост на стойността на точките, което означава, че е прието силата на предпочитане по отношение на отделните варианти да е независима от правената оценка. На практика резултатът се получава посредством умножение на стойността и тегловния коефициент за всеки критерий, след което се извършва общото подреждане по големина.

Използването на този тип модел гарантира осигуряване на стабилно и ефективно подпомагане на вземащите решения в различни обстоятелства.

Така предварителното оценяване се извършва като:

- всеки вариант се оценява точково от 0 до 10 по отношение на изпълнението, въздействието и съответствието му на всеки показател;
- тежестта на съответния показател и получените за него точки се умножават и произведението се сумира с произведенията за останалите показатели;

- крайната оценка за варианта се получава като най-високата междинна сума се приеме със стойност 100, а резултатите за останалите се преизчисляват пропорционално.

Важно е да се отбележи, че именно заради това, че МКА има известни недостатъци и определено е по-неточен от Анализа „Ползи-Разходи“. МКА не предлага пълна обективност и само подпомага процеса на вземането на решения в началния етап, когато ползите трудно могат да бъдат монетаризирани и респективно съотношението ползи/разходи не може да играе ролята на критерий или индикатор.

Обхватът на МКА е достатъчно широк, за да обхване основните изисквания като цяло, но винаги впоследствие има допълнителни стратегически или прагматични въпроси, с които трябва да се съобразят тези, които вземат окончателните решения.

**Таблица 13. Резултати от МКА**

Критерий	Индикатор	Тежест	Вариант			
			1	2		
пътнически услуги	цена на пътуването	9	10	90	6	54
	капацитет, удобство и комфорт	6	5	30	8	48
	време за пътуване	9	6	54	6	54
	достъпност	4	8	32	8	32
	права на пътниците	3	7	21	7	21
	информираност и планиране	4	6	24	8	32
	свързаност и интегрираност	3	8	24	5	15
	надеждност	4	5	20	7	28
	безопасност и сигурност	4	46	6	24	8
икономика	инвестиционни разходи	7	5	35	7	49
	оперативни разходи и инфрастр. такси	5	6	30	8	40
	добавена стойност	4	9	36	6	24
	икономическо равновесие	5	6	30	7	35
	конкуренция и развитие на пазара	3	24	4	12	8
екология и устойчивост	въздействие върху околната среда	10	9	90	6	60
	енергоспестяване	8	7	56	5	40
	управление и контрол	6	5	30	6	36
	финансова устойчивост	6	30	5	30	7
<b>обща оценка</b>		<b>100</b>		<b>668</b>		<b>666</b>

На база извършения до тук анализ се вижда, че крайната оценка на двата варианта е много сходна, като вариант 1 има незначителен превес. Следвайки описаната процедура, която е ориентирана към постигане на целите на политиката в областта на обществения транспорт, се гарантира, че това е правилният избор, посредством който може да се увеличи дела на железопътния транспорт спрямо останалите видове транспорт.

При по-добро и ефективно управление на ресурсите обаче, е напълно възможно и вариант 2 да бъде предпочетен.

Трудността за постигане на обективно сравнение се предопределя също така и от различния териториален обхват на общественото обслужване, което води съответно до

различен за вариантите обем свършена работа - влаккилометри и превозени пътничкокилометри.

Най-общо по-лесно се управляват и извършват превози по мрежа с по-малка дължина, като съответно това може да се отрази положително и върху качеството на обслужване. От друга страна обаче, не би трябвало да се negliжира обслужването на по-малко натоварените маршрути, защото обществения превоз е социална услуга осигуряваща достъп до транспортната система на хората от цялата страна и трябва да се търсят начини за подобряване и разширяване на обслужването на жителите и на малките населени места, а не само на тези в по-големите градове. Именно поради това, изборът на Вариант 2 също така съдържа и друг риск някои от маршрутите/районите от мрежата да не бъдат предпочетени от нито един оператор и да останат непокрити. Именно поради социалната функция на железопътния транспорт Вариант 1 има предимство пред Вариант 2.

Доколкото избория Вариант 1 съответства на практиката по настоящия договор то, предлагаме да се запазят използваните и към настоящия момент категории пътници по дефинираните маршрути, съгласно очаквания пътничкопоток, обем (в т.ч. брой влакове по направления – делник, събота и неделя, празнични дни, сезони, дневно разпределение на влаковете – сутрин, обед, вечер и през нощта) и превозен капацитет на подвижния състав, като се предвиди възможност в новия договор тези параметри да бъдат коригирани всяка следваща година при изпълнението на договора въз основа на отчетите на оператора. Механизма за изчисление на финансовите резултати и определяне на прогнозния размер на компенсациите да се подобри, като се специфицират по конкретно допустимите видове разходи и приходи за което сме направили конкретно предложение. Да се осигури възможност за включването (т.е. намаляването на размера на компенсиране посредством отчитането) на допълнителните средства от държавата по формата на нов подвижен състав включително и разходите за неговата поддръжка. Изчислението да се извършва ежемесечно каквато е и практиката до сега. Отчитането с оглед планирането на необходимите средства в държавния бюджет да става по същия начин както и до сега, защото не е предвидена промяна в законодателната уредба в началото на 2024 г. която да го променя, а и не се налага.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1 „Прогноза за населението на България по пол и възраст“, I вариант (при хипотеза за конвергентност) за периода 2020 – 2040 г., Източник: НСИ, собствени изчисления

Пол Възраст	I вариант (при хипотеза за конвергентност)														
	Години														
	2020	2025	Измене ние (%)	2025	2030	Измене ние (%)	2030	2035	Измене ние (%)	2035	2040	Измене ние (%)	2020	2040	Измене ние (%)
<b>Общо</b>	<b>6942142</b>	<b>6735715</b>	<b>-3%</b>	<b>6735715</b>	<b>6527464</b>	<b>-3</b>	<b>6527464</b>	<b>6325238</b>	<b>-3</b>	<b>6325238</b>	<b>6135500</b>	<b>-3</b>	<b>6942142</b>	<b>6135500</b>	<b>-12</b>
0 - 4	325186	295722	-9%	295722	273143	-8	273143	267189	-2	267189	270779	1	325186	270779	-17
5 - 9	334258	324909	-3%	324909	295620	-9	295620	273146	-8	273146	267270	-2	334258	267270	-20
10 - 14	346954	334064	-4%	334064	324852	-3	324852	295665	-9	295665	273245	-8	346954	273245	-21
15 - 19	315724	347484	10%	347484	336145	-3	336145	327211	-3	327211	298029	-9	315724	298029	-6
20 - 24	309294	315447	2%	315447	351685	11	351685	343320	-2	343320	334487	-3	309294	334487	8
25 - 29	370831	309363	-17%	309363	315718	2	315718	352453	12	352453	344181	-2	370831	344181	-7
30 - 34	477122	369766	-23%	369766	308677	-17	308677	315230	2	315230	352319	12	477122	352319	-26
35 - 39	479366	474710	-1%	474710	368007	-22	368007	307387	-16	307387	314057	2	479366	314057	-34
40 - 44	522547	475397	-9%	475397	471082	-1	471082	365374	-22	365374	305420	-16	522547	305420	-42
45 - 49	527798	514883	-2%	514883	469009	-9	469009	465173	-1	465173	361112	-22	527798	361112	-32
50 - 54	489854	515048	5%	515048	503379	-2	503379	459467	-9	459467	456512	-1	489854	456512	-7
55 - 59	462107	471237	2%	471237	497281	6	497281	487500	-2	487500	446390	-8	462107	446390	-3
60 - 64	465141	435998	-6%	435998	447416	3	447416	474507	6	474507	467140	-2	465141	467140	0
65 - 69	449659	427570	-5%	427570	404077	-5	404077	417919	3	417919	446024	7	449659	446024	-1
70 - 74	431588	398524	-8%	398524	383115	-4	383115	365687	-5	365687	381996	4	431588	381996	-11
75 - 79	293108	358467	22%	358467	336659	-6	336659	328353	-2	328353	317628	-3	293108	317628	8
80 - 84	193310	212377	10%	212377	267094	26	267094	257129	-4	257129	256152	0	193310	256152	33

Пол Възраст	I вариант (при хипотеза за конвергентност)														
	Години														
	2020	2025	Измене ние (%)	2025	2030	Измене ние (%)	2030	2035	Измене ние (%)	2035	2040	Измене ние (%)	2020	2040	Измене ние (%)
85 - 89	109559	108286	-1%	108286	124751	15	124751	162953	31	162953	162332	0	109559	162332	48
90 - 94	33151	39663	20%	39663	41449	5	41449	50657	22	50657	69243	37	33151	69243	109
95 - 99	5377	6511	21%	6511	7952	22	7952	8526	7	8526	10733	26	5377	10733	100
100+	208	289	39%	289	353	22	353	392	11	392	451	15	208	451	117
<b>Мъже</b>	<b>3367061</b>	<b>3264233</b>	<b>-3%</b>	<b>3264233</b>	<b>3164042</b>	<b>-3</b>	<b>3164042</b>	<b>3069837</b>	<b>-3</b>	<b>3069837</b>	<b>2983954</b>	<b>-3</b>	<b>3367061</b>	<b>2983954</b>	<b>-11</b>
0 - 4	167243	152199	-9%	152199	140588	-8	140588	137535	-2	137535	139389	1	167243	139389	-17
5 - 9	171956	167087	-3%	167087	152130	-9	152130	140566	-8	140566	137554	-2	171956	137554	-20
10 - 14	178315	171853	-4%	171853	167039	-3	167039	152134	-9	152134	140602	-8	178315	140602	-21
15 - 19	162616	178506	10%	178506	172820	-3	172820	168143	-3	168143	153236	-9	162616	153236	-6
20 - 24	159050	162204	2%	162204	180321	11	180321	176055	-2	176055	171494	-3	159050	171494	8
25 - 29	190886	158706	-17%	158706	161977	2	161977	180321	11	180321	176154	-2	190886	176154	-8
30 - 34	245356	190071	-23%	190071	158131	-17	158131	161505	2	161505	180028	11	245356	180028	-27
35 - 39	248780	243585	-2%	243585	188762	-23	188762	157155	-17	157155	160597	2	248780	160597	-35
40 - 44	269332	246023	-9%	246023	241057	-2	241057	186929	-22	186929	155777	-17	269332	155777	-42
45 - 49	270121	264037	-2%	264037	241591	-9	241591	236970	-2	236970	183988	-22	270121	183988	-32
50 - 54	247909	261183	5%	261183	255992	-2	255992	234929	-8	234929	230977	-2	247909	230977	-7
55 - 59	227478	234848	3%	234848	248776	6	248776	244945	-2	244945	225857	-8	227478	225857	-1
60 - 64	219750	209106	-5%	209106	218041	4	218041	232752	7	232752	230679	-1	219750	230679	5
65 - 69	199479	194170	-3%	194170	187202	-4	187202	197666	6	197666	213076	8	199479	213076	7
70 - 74	178631	167650	-6%	167650	166021	-1	166021	162535	-2	162535	174232	7	178631	174232	-2
75 - 79	112751	138760	23%	138760	133321	-4	133321	134789	1	134789	134454	0	112751	134454	19

Пол Възраст	I вариант (при хипотеза за конвергентност)														
	Години														
	2020	2025	Измене ние (%)	2025	2030	Измене ние (%)	2030	2035	Измене ние (%)	2035	2040	Измене ние (%)	2020	2040	Измене ние (%)
80 - 84	68683	75296	<b>10%</b>	75296	95721	<b>27</b>	95721	94776	<b>-1</b>	94776	98411	<b>4</b>	68683	98411	<b>43</b>
85 - 89	36722	35229	<b>-4%</b>	35229	40481	<b>15</b>	40481	53512	<b>32</b>	53512	54948	<b>3</b>	36722	54948	<b>50</b>
90 - 94	10385	11797	<b>14%</b>	11797	11891	<b>1</b>	11891	14400	<b>21</b>	14400	19792	<b>37</b>	10385	19792	<b>91</b>
95 - 99	1553	1833	<b>18%</b>	1833	2073	<b>13</b>	2073	2112	<b>2</b>	2112	2590	<b>23</b>	1553	2590	<b>67</b>
100+	65	90	<b>38%</b>	90	107	<b>19</b>	107	108	<b>1</b>	108	119	<b>10</b>	65	119	<b>83</b>
<b>Жени</b>	<b>3575081</b>	<b>3471482</b>	<b>-3%</b>	<b>3471482</b>	<b>3363422</b>	<b>-3</b>	<b>3363422</b>	<b>3255401</b>	<b>-3</b>	<b>3255401</b>	<b>3151546</b>	<b>-3</b>	<b>3575081</b>	<b>3151546</b>	<b>-12</b>
0 - 4	157943	143523	<b>-9%</b>	143523	132555	<b>-8</b>	132555	129654	<b>-2</b>	129654	131390	<b>1</b>	157943	131390	<b>-17</b>
5 - 9	162302	157822	<b>-3%</b>	157822	143490	<b>-9</b>	143490	132580	<b>-8</b>	132580	129716	<b>-2</b>	162302	129716	<b>-20</b>
10 - 14	168639	162211	<b>-4%</b>	162211	157813	<b>-3</b>	157813	143531	<b>-9</b>	143531	132643	<b>-8</b>	168639	132643	<b>-21</b>
15 - 19	153108	168978	<b>10%</b>	168978	163325	<b>-3</b>	163325	159068	<b>-3</b>	159068	144793	<b>-9</b>	153108	144793	<b>-5</b>
20 - 24	150244	153243	<b>2%</b>	153243	171364	<b>12</b>	171364	167265	<b>-2</b>	167265	162993	<b>-3</b>	150244	162993	<b>8</b>
25 - 29	179945	150657	<b>-16%</b>	150657	153741	<b>2</b>	153741	172132	<b>12</b>	172132	168027	<b>-2</b>	179945	168027	<b>-7</b>
30 - 34	231766	179695	<b>-22%</b>	179695	150546	<b>-16</b>	150546	153725	<b>2</b>	153725	172291	<b>12</b>	231766	172291	<b>-26</b>
35 - 39	230586	231125	<b>0%</b>	231125	179245	<b>-22</b>	179245	150232	<b>-16</b>	150232	153460	<b>2</b>	230586	153460	<b>-33</b>
40 - 44	253215	229374	<b>-9%</b>	229374	230025	<b>0</b>	230025	178445	<b>-22</b>	178445	149643	<b>-16</b>	253215	149643	<b>-41</b>
45 - 49	257677	250846	<b>-3%</b>	250846	227418	<b>-9</b>	227418	228203	<b>0</b>	228203	177124	<b>-22</b>	257677	177124	<b>-31</b>
50 - 54	241945	253865	<b>5%</b>	253865	247387	<b>-3</b>	247387	224538	<b>-9</b>	224538	225535	<b>0</b>	241945	225535	<b>-7</b>
55 - 59	234629	236389	<b>1%</b>	236389	248505	<b>5</b>	248505	242555	<b>-2</b>	242555	220533	<b>-9</b>	234629	220533	<b>-6</b>
60 - 64	245391	226892	<b>-8%</b>	226892	229375	<b>1</b>	229375	241755	<b>5</b>	241755	236461	<b>-2</b>	245391	236461	<b>-4</b>
65 - 69	250180	233400	<b>-7%</b>	233400	216875	<b>-7</b>	216875	220253	<b>2</b>	220253	232948	<b>6</b>	250180	232948	<b>-7</b>
70 - 74	252957	230874	<b>-9%</b>	230874	217094	<b>-6</b>	217094	203152	<b>-6</b>	203152	207764	<b>2</b>	252957	207764	<b>-18</b>

Пол Възраст	I вариант (при хипотеза за конвергентност)														
	Година														
	2020	2025	Изменение (%)	2025	2030	Изменение (%)	2030	2035	Изменение (%)	2035	2040	Изменение (%)	2020	2040	Изменение (%)
75 - 79	180357	219707	<b>22%</b>	219707	203338	<b>-7</b>	203338	193564	<b>-5</b>	193564	183174	<b>-5</b>	180357	183174	<b>2</b>
80 - 84	124627	137081	<b>10%</b>	137081	171373	<b>25</b>	171373	162353	<b>-5</b>	162353	157741	<b>-3</b>	124627	157741	<b>27</b>
85 - 89	72837	73057	<b>0%</b>	73057	84270	<b>15</b>	84270	109441	<b>30</b>	109441	107384	<b>-2</b>	72837	107384	<b>47</b>
90 - 94	22766	27866	<b>22%</b>	27866	29558	<b>6</b>	29558	36257	<b>23</b>	36257	49451	<b>36</b>	22766	49451	<b>117</b>
95 - 99	3824	4678	<b>22%</b>	4678	5879	<b>26</b>	5879	6414	<b>9</b>	6414	8143	<b>27</b>	3824	8143	<b>113</b>
100+	143	199	<b>39%</b>	199	246	<b>24</b>	246	284	<b>15</b>	284	332	<b>17</b>	143	332	<b>132</b>



Приложение № 2 „Прогноза за населението на България по области“, I вариант (при хипотеза за конвергентност) за периода 2020 – 2040 г., Източник: НСИ, собствени изчисления

Области	I вариант (при хипотеза за конвергентност)														
	Години														
	2020	2025	Изменен ие (%)	2025	2030	Изменен ие (%)	2030	2035	Изменен ие (%)	2035	2040	Изменен ие (%)	2020	2040	Изменен ие (%)
Благоевград	306370	298264	-3	298264	287439	-4	287439	275429	-4	275429	262708	-5	306370	262708	-14
Бургас	408054	400314	-2	400314	391217	-2	391217	381878	-2	381878	372370	-2	408054	372370	-9
Варна	469027	462175	-1	462175	454026	-2	454026	445544	-2	445544	437179	-2	469027	437179	-7
Велико Търново	233143	222275	-5	222275	211173	-5	211173	200189	-5	200189	189788	-5	233143	189788	-19
Видин	82065	74467	-9	74467	67667	-9	67667	61535	-9	61535	56051	-9	82065	56051	-32
Враца	160247	150460	-6	150460	141302	-6	141302	132622	-6	132622	124411	-6	160247	124411	-22
Габрово	105971	98200	-7	98200	90634	-8	90634	83414	-8	83414	76692	-8	105971	76692	-28
Добрич	171585	163102	-5	163102	154742	-5	154742	146654	-5	146654	138932	-5	171585	138932	-19
Кърджали	146907	141002	-4	141002	134548	-5	134548	128043	-5	128043	121519	-5	146907	121519	-17
Кюстендил	117143	109482	-7	109482	102184	-7	102184	95328	-7	95328	88792	-7	117143	88792	-24
Ловеч	122619	114892	-6	114892	107755	-6	107755	101152	-6	101152	94976	-6	122619	94976	-23
Монтана	128011	120680	-6	120680	114026	-6	114026	107946	-5	107946	102460	-5	128011	102460	-20
Пазарджик	252489	241789	-4	241789	231076	-4	231076	220699	-4	220699	210538	-5	252489	210538	-17
Перник	118370	111679	-6	111679	105066	-6	105066	98906	-6	98906	93028	-6	118370	93028	-21
Плевен	236583	223127	-6	223127	210529	-6	210529	198978	-5	198978	188507	-5	236583	188507	-20
Пловдив	663500	651689	-2	651689	639331	-2	639331	627533	-2	627533	616870	-2	663500	616870	-7

I вариант (при хипотеза за конвергентност)															
Области	Години														
	2020	2025	Изменение (%)	2025	2030	Изменение (%)	2030	2035	Изменение (%)	2035	2040	Изменение (%)	2020	2040	Изменение (%)
Разград	111130	105824	-5	105824	100551	-5	100551	95420	-5	95420	90504	-5	111130	90504	-19
Русе	215806	206373	-4	206373	197152	-4	197152	188256	-5	188256	180038	-4	215806	180038	-17
Силистра	107055	100893	-6	100893	94791	-6	94791	89015	-6	89015	83734	-6	107055	83734	-22
Сливен	186359	182389	-2	182389	178847	-2	178847	175736	-2	175736	172965	-2	186359	172965	-7
Смолян	103230	95270	-8	95270	87178	-8	87178	79364	-9	79364	71697	-10	103230	71697	-31
София столица	1336554	1350054	1	1350054	1362231	1	1362231	1372895	1	1372895	1386333	1	1336554	1386333	4
София	227361	218833	-4	218833	210228	-4	210228	201773	-4	201773	193255	-4	227361	193255	-15
Стара Загора	312265	300871	-4	300871	289689	-4	289689	278972	-4	278972	268920	-4	312265	268920	-14
Търговище	109911	105277	-4	105277	100771	-4	100771	96486	-4	96486	92454	-4	109911	92454	-16
Хасково	224911	214681	-5	214681	205017	-5	205017	195933	-4	195933	187288	-4	224911	187288	-17
Шумен	168221	160175	-5	160175	152025	-5	152025	143957	-5	143957	136197	-5	168221	136197	-19
Ямбол	117255	111478	-5	111478	106269	-5	106269	101581	-4	101581	97294	-4	117255	97294	-17

Приложение № 3 „Коефициент на възрастова зависимост по области, в перспектива до 2040 г.“, I вариант (при хипотеза за конвергентност) за периода 2020 – 2040 г., Източник: НСИ, собствени изчисления

Области	I вариант (при хипотеза за конвергентност)					
	Години					Изменение за 20 год. период (п.п)
	2020	2025	2030	2035	2040	
<b>България</b>	<b>57,07</b>	<b>59,26</b>	<b>60,44</b>	<b>62,28</b>	<b>66,74</b>	<b>9,67</b>
Благоевград	55,16	61,07	66,66	71,29	77,12	21,96
Бургас	55,75	57,85	59,70	62,35	69,00	13,25
Варна	53,32	53,63	54,01	55,79	61,98	8,66
Велико Търново	59,56	62,40	62,41	61,96	64,48	4,93
Видин	71,41	70,93	72,42	77,64	86,61	15,20
Враца	61,74	64,78	68,22	72,98	78,75	17,02
Габрово	68,90	71,03	74,27	79,00	87,70	18,80
Добрич	57,74	59,81	62,80	67,50	73,64	15,90
Кърджали	55,40	61,86	67,26	71,39	77,08	21,68
Кюстендил	66,52	70,88	75,44	82,26	90,69	24,17
Ловеч	67,97	70,17	73,20	78,75	85,06	17,09
Монтана	67,41	69,30	70,95	73,71	78,61	11,20
Пазарджик	57,05	61,89	66,19	70,79	75,75	18,70
Перник	61,96	66,08	70,17	74,67	82,48	20,52
Плевен	67,81	71,20	73,30	75,81	79,91	12,10
Пловдив	56,64	59,16	59,98	61,56	65,34	8,70
Разград	55,82	58,93	62,70	67,72	72,93	17,11
Русе	58,10	59,75	61,23	63,11	67,46	9,36
Силистра	62,50	65,40	69,36	73,73	78,85	16,35

Области	I вариант (при хипотеза за конвергентност)					
	Години					Изменение за 20
	2020	2025	2030	2035	2040	год. период (п.п)
Сливен	63,54	67,01	69,66	71,15	73,94	10,40
Смолян	58,23	67,72	77,59	85,69	94,30	36,07
София столица	48,60	48,84	46,83	46,22	49,36	0,76
София	59,71	62,19	65,68	70,39	77,26	17,55
Стара Загора	60,78	63,24	64,63	66,89	71,90	11,12
Търговище	58,37	61,10	64,18	67,84	72,66	14,29
Хасково	60,43	63,93	66,14	68,91	74,63	14,20
Шумен	56,19	59,19	61,24	64,49	70,57	14,38
Ямбол	65,49	68,55	71,12	72,63	75,70	10,21

Приложение № 4 към „ЖП инфраструктура“: Дължина на ЖП линиите в България 2018 – 2022 г. Източник: НСИ, собствени изчисления

	2018			2019			2020			2021			2022		
	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии
<b>Общо</b>	<b>4030</b>	<b>990</b>	<b>2870</b>	<b>4030</b>	<b>990</b>	<b>2870</b>	<b>4029</b>	<b>990</b>	<b>2871</b>	<b>4031</b>	<b>995</b>	<b>3001</b>	<b>4029</b>	<b>995</b>	<b>3005</b>
<b>Северна България</b>	<b>1759</b>	<b>525</b>	<b>1249</b>	<b>1759</b>	<b>525</b>	<b>1249</b>	<b>1759</b>	<b>525</b>	<b>1249</b>	<b>1761</b>	<b>525</b>	<b>1246</b>	<b>1761</b>	<b>525</b>	<b>1246</b>
<b>Северозападен район</b>	<b>648</b>	<b>192</b>	<b>444</b>	<b>648</b>	<b>192</b>	<b>444</b>	<b>648</b>	<b>192</b>	<b>444</b>	<b>648</b>	<b>191</b>	<b>443</b>	<b>648</b>	<b>191</b>	<b>443</b>
Видин	108		93	108		93	108		93	108		93	108		93
Враца	112	67	112	112	67	112	112	67	112	112	66	111	112	66	111
Ловеч	108	9	9	108	9	9	108	9	9	108	9	9	108	9	9
Монтана	114		114	114		114	114		114	114		114	114		114
Плевен	206	116	116	206	116	116	206	116	116	206	116	116	206	116	116
<b>Северен централен район</b>	<b>627</b>	<b>89</b>	<b>436</b>	<b>627</b>	<b>89</b>	<b>436</b>	<b>627</b>	<b>89</b>	<b>436</b>	<b>627</b>	<b>89</b>	<b>431</b>	<b>627</b>	<b>89</b>	<b>431</b>
Велико Търново	236	82	159	236	82	159	236	82	159	236	82	159	236	82	159
Габрово	74		74	74		74	74		74	74		74	74		74
Разград	92	7	49	92	7	49	92	7	49	92	7	49	92	7	49
Русе	155		154	155		154	155		154	155		149	155		149

	2018			2019			2020			2021			2022		
	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифицирани ЖП линии
Силистра	70			70			70			70			70		
<b>Североизточен район</b>	<b>484</b>	<b>244</b>	<b>369</b>	<b>484</b>	<b>244</b>	<b>369</b>	<b>484</b>	<b>244</b>	<b>369</b>	<b>486</b>	<b>245</b>	<b>372</b>	<b>486</b>	<b>245</b>	<b>372</b>
Варна	197	113	154	197	113	154	197	113	154	199	114	157	199	114	157
Добрич	60			60			60			60			60		
Търговище	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
Шумен	155	59	143	155	59	143	155	59	143	155	59	143	155	59	143
<b>Южна България</b>	<b>2271</b>	<b>465</b>	<b>1621</b>	<b>2271</b>	<b>465</b>	<b>1621</b>	<b>2270</b>	<b>465</b>	<b>1622</b>	<b>2270</b>	<b>470</b>	<b>1755</b>	<b>2268</b>	<b>470</b>	<b>1759</b>
<b>Югозападен район</b>	<b>864</b>	<b>169</b>	<b>660</b>	<b>864</b>	<b>169</b>	<b>660</b>	<b>863</b>	<b>169</b>	<b>660</b>	<b>863</b>	<b>169</b>	<b>660</b>	<b>860</b>	<b>169</b>	<b>663</b>
Благоевград	161		104	161		104	161		104	161		104	161		104
Кюстендил	121		64	121		64	121		64	121		64	121		64
Перник	115	8	84	115	8	84	115	8	84	115	8	84	115	8	84
София	295	105	253	295	105	253	295	105	253	295	105	253	295	105	253
София (столица)	172	56	155	172	56	155	171	56	155	171	56	155	168	56	158
<b>Южен централен район</b>	<b>782</b>	<b>116</b>	<b>403</b>	<b>782</b>	<b>116</b>	<b>403</b>	<b>782</b>	<b>116</b>	<b>403</b>	<b>782</b>	<b>116</b>	<b>491</b>	<b>782</b>	<b>116</b>	<b>492</b>
Кърджали	67			67			67			67			67		

	2018			2019			2020			2021			2022		
	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифициран и ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифициран и ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифициран и ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифициран и ЖП линии	Обща дължина на ЖП линии	Двойни ЖП линии	Електрифициран и ЖП линии
Пазарджик	185	57	57	185	57	57	185	57	57	185	57	57	185	57	57
Пловдив	324	59	285	324	59	285	324	59	285	324	59	285	324	59	285
Смолян															
Хасково	206		61	206		61	206		61	206		149	206		150
<b>Югоизточен район</b>	<b>625</b>	<b>180</b>	<b>558</b>	<b>625</b>	<b>180</b>	<b>558</b>	<b>625</b>	<b>180</b>	<b>559</b>	<b>625</b>	<b>185</b>	<b>604</b>	<b>626</b>	<b>185</b>	<b>604</b>
Бургас	178	111	162	178	111	162	178	111	162	178	116	162	178	116	162
Сливен	134	8	113	134	8	113	134	8	113	134	8	134	134	8	134
Стара Загора	261	31	236	261	31	236	261	31	237	261	31	261	261	31	261
Ямбол	52	30	47	52	30	47	52	30	47	52	30	47	53	30	47