



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

IV. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

1. ИНСТИТУЦИИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН КАПАЦИТЕТ

1.1. ОРГАНИЗАЦИОННА И УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ИЗСЛЕДВАНИЯ ТРАНСПОРТЕН СЕКТОР (УПРАВИТЕЛИ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА, ОПЕРАТОРИ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ, ПРЕВОЗВАЧИ, РЕГУЛАТОРНИ ОРГАНИ)

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

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

НА НАЦИОНАЛНО НИВО

- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС)

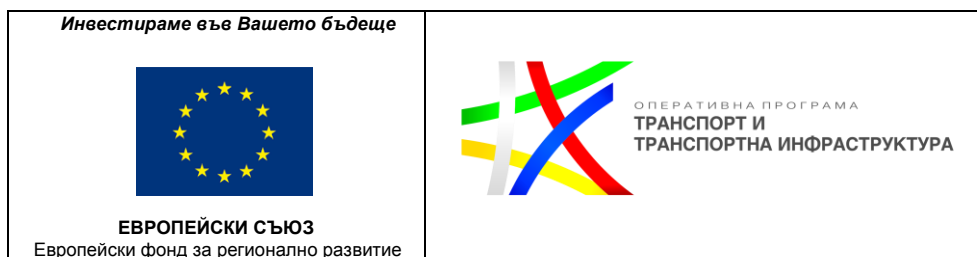
МТИТС определя политиката на правителството в областта на транспорта и осъществява дейността си в тази насока чрез дирекция „Национална транспортна политика“ и дирекция „Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия“.

Ключовите задачи на дирекция „Национална транспортна политика“² са:

- разработване на целите и приоритетите в развитието на транспортния сектор и принципите при регулирането му;
- разработване и актуализиране на транспортните стратегии, принципите, етапите и насоките на развитие на отделните видове транспорт, на базата на които изготвя проект на стратегия за развитие на транспорта;
- подпомага министъра в дейността му по провеждане на държавната политика за развитието на пътната инфраструктура;
- съвместно с Агенция „Пътна инфраструктура“ изготвя и предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството стратегия за развитие на пътната инфраструктура и средносрочна програма за изпълнението ѝ;
- подпомага министъра в дейността му по поддържане и развиване на международни инициативи за изграждане на участъци от трансевропейската пътна мрежа на територията на страната, включително за трансграничните пътни връзки;
- координира научната и технологичната дейност в транспортния отрасъл;
- организира и координира общата екологична политика в транспортния сектор;

¹ Закон за железопътния транспорт (Обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г., посл. изм. и доп., бр. 47 от 26.06.2015 г., бр. 19 от 11.03.2016 г.)

² <https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=124&id=2360>



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

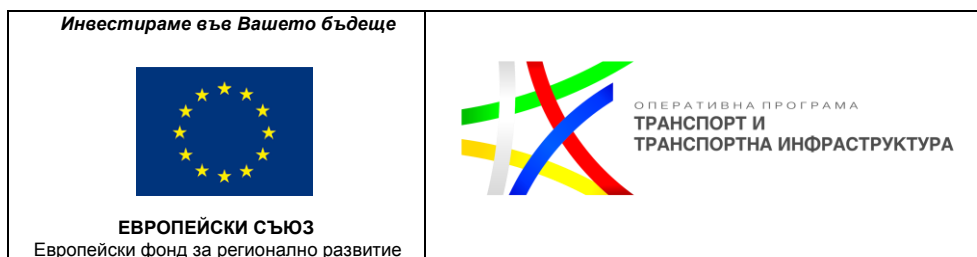
- проучване и анализ на европейския опит, тенденции и политика по отношение на развитието на транспортния сектор с цел прилагането им в процеса на разработване и реализиране на националната транспортна политика;
- анализиране на тенденциите в развитието на отделните видове транспорт с цел формулиране на конкретни управленски решения в дългосрочен и краткосрочен аспект, както и по конкретни проблеми;
- организиране, координиране и анализиране на статистическата информация, необходима за формиране на националната транспортна политика;
- организиране и координиране на общата енергийна политика в транспортния сектор;
- участие в смесени международни и национални работни групи за проучване на международни транспортни разработки, включително за интермодален транспорт.
- събиране, анализ и обобщаване на информацията, свързана с безопасността на движението; въз основа на анализираната информация предлага конкретни мерки и решения.

Чрез дирекция „Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия“³ се осъществява контрол на дружествата, в които държавата е собственик – холдинг БДЖ ЕАД, ДП НКЖИ, ДП ТСВ (Транспортно строителство и възстановяване). Чрез тази дирекция държавата осъществява контрол за правилното изразходване на средствата, които се отпускат от държавния бюджет и ефективното управление на фирмите. Функциите на дирекция са:

- организиране и осъществява концесионната политика и дейността по предоставяне на концесии върху обектите на железопътната инфраструктура - държавна собственост, включително земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, цели или технологично обособени части от пристанища за обществен транспорт с национално значение и граждански летища за обществено ползване;
- осъществява регулиращи, координиращи, контролни и информационни функции във връзка с процеса на концесиониране;
- подготвя документите и организира провеждането на процедури за предоставяне на концесии върху обектите по булит 1 съвместно с други дирекции на министерството;
- организира и осъществява контрол върху договорите за предоставяне на концесии върху обектите по булит 1;
- подпомага министъра при упражняване правата на държавата върху дялове или акции на търговски дружества в транспорта и съобщенията, както и при упражняване на правата му като орган на управление на държавните предприятия в областта на транспорта и съобщенията;
- анализира финансово-икономическото състояние на търговските дружества и държавните предприятия, в които министърът представлява държавата в общото събрание или упражнява правата на едноличния собственик на капитала;
- подготвя методически разработването на бизнес планове и програми за финансово оздравяване от дружествата и държавните предприятия и

³ <https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=124&id=2358>

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

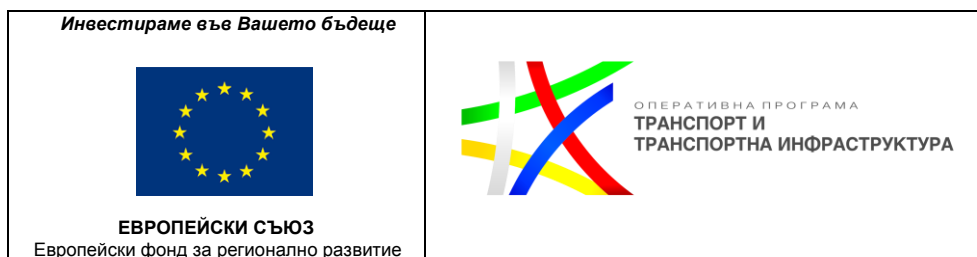


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

осъществява методическо ръководство по въпросите, свързани с финансово-икономическото състояние на дружествата и предприятията по булит 6;

- следи за изпълнението на икономическите показатели от бизнес плановете и програмите по булит 7; определя целеви икономически показатели от бизнес плановете, които се включват в договорите за възлагане на управлението, и информира министъра;
- следи за изпълнението на възложените задачи от страна на органите на управление и контрол на държавните предприятия и едноличните търговски дружества, в които министърът упражнява правата на едноличния собственик на капитала, като извършва проверки за изпълнението на поставените задачи; информира министъра за резултатите от проверките;
- организира работата по получаването, съхраняването и ползването на годишните счетоводни отчети на държавните предприятия и търговските дружества, в които министърът представлява държавата в общото събрание или упражнява правата на едноличния собственик на капитала;
- анализира годишните счетоводни отчети, изготвя становища и протоколи за приемане на годишните счетоводни отчети, разпределянето на печалбата, даването на тантиеми за управителните органи, приемането на докладите на експерт-счетоводителите и освобождаването от отговорност на управителните органи за съответната финансова година на едноличните търговски дружества, в които министърът упражнява правата на едноличния собственик на капитала, и на държавните предприятия, в които министърът представлява държавата в общото събрание;
- извършва анализ на докладите на Агенцията за държавна финансова инспекция и когато са налице основания за това, изготвя предложения за санкциониране на органите на управление на едноличните търговски дружества, в които министърът упражнява правата на едноличния собственик на капитала, и в търговските дружества с мажоритарно държавно участие в капитала;
- организира проверки и текущ контрол на едноличните търговски дружества, в които министърът упражнява правата на едноличния собственик на капитала, и в търговските дружества с мажоритарно държавно участие в капитала и на държавните предприятия, в които министърът представлява държавата в общото събрание, и оказва съдействие при контактите с Агенцията за държавна финансова инспекция, с данъчната администрация, с Националния осигурителен институт и с Националната агенция за приходите;
- изработва становища за едноличните търговски дружества с държавно участие в капитала по въпросите, по които министърът взема решения или дава разрешения съгласно Търговския закон и Правилника за реда за упражняване правата на държавата в търговските дружества с държавно участие в капитала, приет с Постановление № 112 на Министерския съвет от 2003 г. (обн., ДВ, бр. 51 от 2003 г.);
- съставя и поддържа регистър на държавните предприятия и едноличните търговски дружества, в които министърът упражнява правата на едноличния собственик на капитала, и осъществява координация по него с Националния статистически институт;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- подпомага министъра в рамките на неговата компетентност при приватизацията на търговските дружества в областта на транспорта, информационните технологии и съобщенията; осъществява взаимодействие с Комисията за финансов надзор и с Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол;
- подготвя актовете за преобразуване на търговските дружества;
- подпомага министъра при провеждане политиката на министерството по отношение на търговските дружества, обявени в ликвидация или в несъстоятелност, и по отношение на държавните предприятия;
- предприема необходимите действия по възстановяване правата на собственост, обезщетяване или компенсирание на собствениците по реда на Закона за обезщетяване на собственици на одържавени имоти и по отменения Закон за преобразуване и приватизация на държавни и общински предприятия във връзка с преходните и заключителните разпоредби на Закона за приватизация и следприватизационен контрол.

Към МТИТС има дирекция "Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт", като в областта на разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт функционира „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) и се ръководи от държавен инспектор - ръководител звено, инженер по експлоатация и управление на железопътния транспорт.

Съгласно ЗЖТ, специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт извършва техническото разследване на причините за железопътните произшествия и инциденти. В своята организация и при вземане на решения специализираното звено е независимо от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, както и от всяко друго лице, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите на звеното.

- **Управител на железопътната инфраструктура**

Съгласно ЗЖТ управител на железопътната инфраструктура е държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ). Предмет на дейност на ДП НКЖИ е:

- осигуряване използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия;
- извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура;
- определяне и събиране на инфраструктурните такси от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- разработване на графика за движение на влаковете, съгласувано със заявителите, а за пътническите превози - и с общините;
- управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;
- приемане на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп при условията, предвидени в този закон;

- приемане и изпълнение на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура във връзка с изпълнение на възложените им задължения за извършване на обществени превозни услуги;
- изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за земята и обектите на железопътната инфраструктура;
- разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;

Органи на управление на ДП НКЖИ са: министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията; управителният съвет и генералният директор. Управителният съвет се състои от трима членове, които се назначават от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за срок до 5 години.

За ефективно изпълнение на функциите си ДП НКЖИ се структурира в направление „Експлоатация“ на четири поделения:

- Железен път и съоръжения;
- Електроразпределение;
- Управление на движението на влаковете и капацитета;
- Сигнализация и телекомуникация.

- **Железопътни предприятия**

По смисъла на ЗЖТ железопътното предприятие е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите – членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност – превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга. **Железопътен превозвач** е железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.

Към настоящия момент в България оперират 13 железопътни превозвача лицензирани за превоз на товари (в т.ч. 12 частни компании) и 1 железопътен превозвач, лицензиран за превоз на пътници.

В структурата на холдинг БДЖ ЕАД влизат двата държавни превозвача „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, като техните управители се назначават от Съвета на директорите на холдинга.

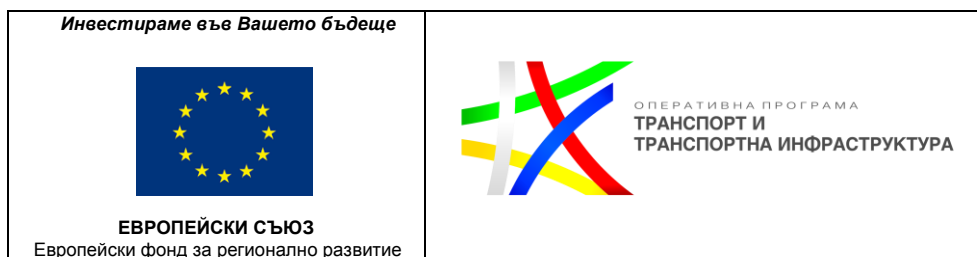
Списък на всички лицензирани железопътни предприятия е публикуван на електронната страница на ИАЖА: Начална страница->„Железопътни превозвачи“.

- **Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“**

С Постановление на Министерския съвет (ПМС) № 167 от 2001 г. е създадена Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) като правоприемник на дирекция „Железопътна инспекция“.

Съгласно Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) транспонирана в ЗЖТ и Наредба № 59, ИАЖА е:

- национален орган по безопасност в железопътния транспорт на Р България
- регулаторен орган
- орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

- **Предприятия предлагащи услуги свързани с железопътния сектор**

• **Лица за оценка на съответствието**

Съгласно ЗЖТ тези лица се класифицират на: лица за оценка на съответствието със съществени изисквания за оперативна съвместимост (**нотифицирани органи**) и лица за оценка на съответствието с националните технически правила и националните правила за безопасност (**определени органи**).

Съгласно директивата за оперативна съвместимост транспонирана в Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (Загл. изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г.), за да се въведе в експлоатация една железопътна подсистема е необходимо да се направи оценка на оперативна съвместимост. Тя се извършва от **нотифицирани органи**, които добиват право да действат като такива след издаване на разрешение от МТИТС, след оценка от ИАЖА. Това разрешение важи за целия Европейски съюз.

Извън обхвата на оперативната съвместимост поради особености на националните железопътни инфраструктури съществуват национални технически правила, които са отворени точки от Техническите спецификации за оперативна съвместимост. Преди въвеждането в експлоатация се извършва оценка за съответствие с тези правила от **определените органи**.

• **Предприятия, извършващи производство, ремонт и поддържане на подвижен железопътен състав**

С влизането в сила на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддържането (ЛОП) на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 се въведе изискването за сертифициране на организациите извършващи поддържане на товарни вагони. Чрез промяна на ЗЖТ и Наредба № 59 за безопасността в железопътния транспорт се въведе изискването за сертифициране на структури, които поддържат и останалия подвижен железопътен състав – локомотиви, пътнически вагони и ремонтни самоходни строителни машини (РССМ).

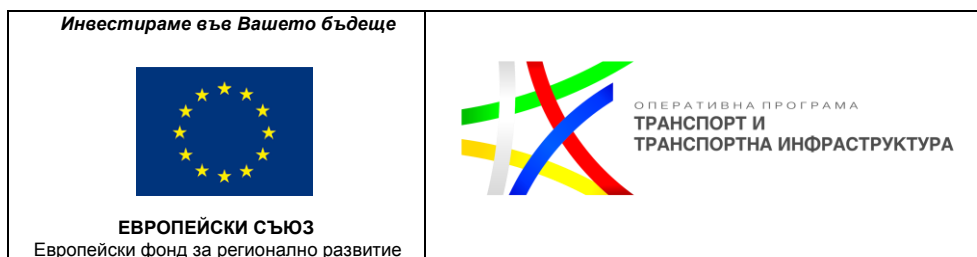
Към настоящия момент сертифицирани ЛОП по Регламент (ЕС) № 445/2011 са:

„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД
 Национална компания „Железопътна инфраструктура“
 „Българска железопътна компания“ АД
 „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД
 „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД
 „Ди Би Карго България“ ЕООД
 „ТБД - Товарни превози“ ЕАД
 „Аурубис България“ АД

За функция „Извършване на поддръжка“ по Регламент (ЕС) № 445/2011 са:

„Тракция“ АД в град Разград
 „ВРЗ-99“ АД в град Септември
 ВЗ „ИНТЕРКОМ“ в град Дряново

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

„Хан Крум“ АД

„Вагоноремонтен завод – Левски“ АД

Към настоящия момент сертифицирани ЛОП по Наредба № 59 са:

„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД

„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД

Национална компания "Железопътна инфраструктура"

„Българска железопътна компания“ АД

„Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД

„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД

„Ди Би Карго България“ ЕООД

„ТБД - Товарни превози“ ЕАД

За функция „Извършване на поддръжка“ по Наредба № 59 са:

Вагонен завод - Интерком АД

Вагоноремонтен завод - 99 АД

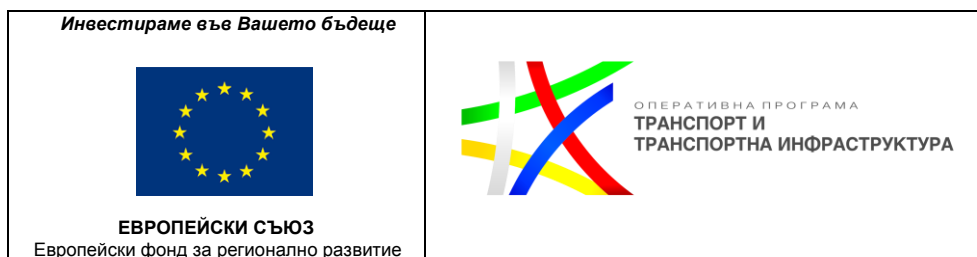
„РВП Илиянци“ ЕООД

Експрес Сервиз ООД

"Хан Крум" АД

"Вагоноремонтен завод - Левски" АД

"ЖП Тракция" ЕООД



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

НА НИВО ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

На ниво Европейски съюз в сектора работи Европейската железопътна агенция, която наблюдава държавите-членки по отношение на безопасността и оперативната съвместимост като основните ѝ задачи са да разработва нормативната база в железопътния сектор и да контролира правилното транспониране на директивите в областта на железопътния транспорт и при констатиране на празноти или неправилно транспониране да сезира Европейската комисия, а тя от своя страна се обръща към държавата, за да се коригира.

Към настоящия момент се обсъжда и предстои да бъде приет Четвърти железопътен пакет⁴. Така нареченият „технически стълб“ на 4-ия железопътен пакет включва актуализации на три важни действащи законодателни акта. Промените имат за **цел да се улесни навлизането на нови оператори на железопътния пазар**. Една от основните промени се отнася до Европейската железопътна агенция (ЕЖА). В момента тя играе съществена роля за насърчаването на оперативната съвместимост и хармонизирането на техническите стандарти за пазара на целия ЕС. Съгласно предложените изменения ЕЖА ще стане **орган, отговорен за издаването на разрешения за возила и сертификати за безопасност** в целия ЕС. Освен промените в отговорностите на ЕЖА, 4-ият железопътен пакет включва и актуализации на действащото законодателство относно оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт. Целта на тези промени е да се премахнат оставащите административни и технически препятствия пред изграждането на **единно европейско железопътно пространство**.

1.2. АНАЛИЗ НА ИНСТИТУЦИОНАЛНИЯ КАПАЦИТЕТ

Ако се съди по тенденциите, които могат да бъдат изразени чрез конкретни статистически данни, а именно намаляване на пътническия поток и товарния поток с железопътен превоз, също така намаляване на средната скорост на движение на подвижния железопътен състав, намаляване на броя на специализирания персонал, намаляване на маршрути и линии, които несъмнено имат и причини извън железопътния сектор (прекръстване на дейността на ключови предприятия за българската икономика, намаляване на демографската численост) може да се направи заключение, че съществува причинно-следствена връзка на изброените негативни аспекти с недостатъчен институционален капацитет.

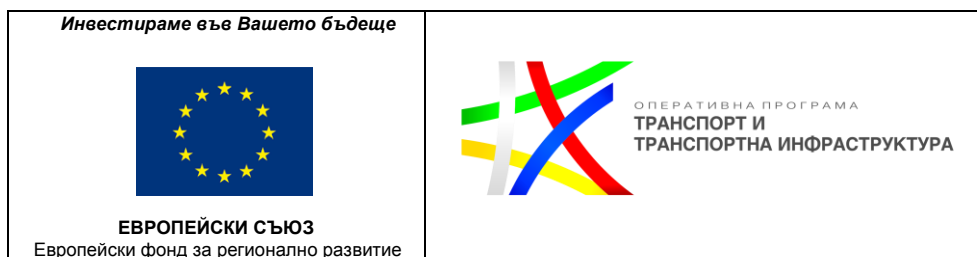
В случая може да се говори за недостатъчен институционален капацитет в следните направления:

- **недостатъчен концептуален капацитет** - досегашните стратегии за развитие на железопътния сектор не демонстрират достатъчна ефективност;
- **организационен капацитет** – постоянните структурни промени особено в „историческия“ превозвач (БДЖ-Пътнически превози и БДЖ-Товарни превози) създават несигурност, което води до неустойчивост на организационното функциониране;
- **ресурсен капацитет** – разделя се на материален и човешки ресурс.

Когато говорим за недостатъци от гледна точка на **човешките ресурси** изразени с негативна динамика в значителното намаляване на броя на специализирания персонал за сметка на общоадминистративния. Тази тенденция е характерна за Управителя на железопътната инфраструктура и държавните превозвачи – „БДЖ – Пътнически превози“ и „БДЖ – Товарни превози“.

Особено сериозен е въпроса за осигуряване и поддържане на достатъчен, висококвалифициран и мотивиран персонал за Националния орган по безопасност и Националния регулатор в

⁴ (<http://www.consilium.europa.eu/bg/policies/4th-railway-package/technical-proposals/>)



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

железопътния сектор. Последиците от недостатъчния капацитет по отношение на човешкия ресурс в тази организация със специфично значение в сектора е свързано с опасността за появяване на негативни последици за поддържане на безопасността на железопътната система в дългосрочна перспектива.

Ресурсният материален капацитет се изразява в недостатъчни средства за модернизиране и усъвършенстване на подвижен железопътен състав и железопътната инфраструктура;

1.2.1. Взаимоотношения

✚ МТИТС и ИАЖА

ИАЖА е създадена като изпълнителна агенция по закона за администрацията (ЗА). Изпълнителната агенция е администрация към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за административно обслужване на физически и юридически лица, както и за изпълнение на дейности и услуги, свързани с осигуряването на дейността на органите на държавната власт и на администрацията. МТИТС е първостепенен разпоредител с бюджетни средства. Бюджета на ИАЖА е част от бюджета на МТИТС и се определя и коригира от него в качеството му на първостепенен разпоредител. Изпълнителният директор на ИАЖА се назначава от Министъра на транспорта, информационните технологии като трудово-правните отношения могат да бъдат прекратени без предизвестие от него, по негова преценка по всяко време.

На ИАЖА са вменени функциите на Национален орган по безопасност и на Регулаторен орган в жп транспорт. В тези си функции ИАЖА следва да е независима от изпълнителната власт и от всички други участници в сектора.

✚ МТИТС, МФ и ДП НКЖИ (чрез договор с държавата⁵)

Предприятието организира дейността си в съответствие с петгодишния договор с държавата по чл. 25, ал. 1 ЗЖТ, десетгодишната програма за развитие на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура по чл. 27 ЗЖТ и годишните програми за изграждане, поддържане, ремонт, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура по чл. 28 ЗЖТ. По силата на договора на ДП НКЖИ се предоставя субсидия за дейността и капиталов трансфер за развитие. В предстоящото приемане на „политическия стълб“ на четвърти жп пакет се поставя акцент на независимостта на инфраструктурния управител. Предстои да му се делегират права сам да взема решения относно финансирането на дейността, с което се предполага, че ще се наложат промени в договора с държавата.

✚ МТИТС и Министерство на финансите – „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД

Взаимоотношенията са регламентирани чрез предоставяне на субсидия на дейността и капиталов трансфер на основание договор за извършване на обществени превозни услуги⁶. Договорът е подписан през 2009 г. след открита тръжна процедура и е със срок 15 години.

✚ ДП НКЖИ и железопътни превозвачи (чрез договор за използване на железопътната инфраструктура⁷)

⁵ Правилник за устройството и дейността на държавно предприятие "Национална компания "Железопътна инфраструктура" Издаден от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 39 от 26.05.2009 г., в сила от 26.05.2009 г., изм. и доп., бр. 98 от 11.12.2009 г., бр. 25 от 30.03.2010 г., бр. 100 от 21.12.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., бр. 99 от 14.12.2012 г., в сила от 14.12.2012 г., бр. 49 от 13.06.2014 г., в сила от 13.06.2014 г., бр. 76 от 2.10.2015 г., в сила от 2.10.2015 г.

⁶ Наредба за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт (Загл. изм. - ДВ, бр. 100 от 2006 г.) Приета с ПМС № 311 от 28.12.2001 г., обн., ДВ, бр. 2 от 8.01.2002 г., в сила от 1.01.2002 г., изм., бр. 96 от 30.11.2005 г., в сила от 1.12.2005 г., изм. и доп., бр. 100 от 12.12.2006 г., бр. 31 от 23.04.2010 г.

⁷ Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 64 от 20.07.2001 г., в сила от 1.01.2002 г., доп., бр. 50 от 30.05.2003 г., в сила от 1.01.2002 г., изм. и доп., бр.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Лицензираните железопътни превозвачи имат право на достъп до железопътната инфраструктура за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и/или товари, включително и за международен превоз. Това право включва достъпа до инфраструктурата и обслужващите съоръжения, напр. пътнически гари, товарни терминали, разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, съоръжения за поддръжка, съоръжения за дезинфекция, почистване и измиване и др. Железопътните предприятия използват железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения срещу заплащане на инфраструктурна такса за предоставяне на капацитет и за преминаване, както и такса за ползване на обслужващите съоръжения и други услуги предоставяни от Управителя на инфраструктурата – ДП НКЖИ.

ИАЖА, ДП НКЖИ и железопътни превозвачи

Взаимоотношенията между страните са базирани на различни процедури изискващи кандидатстване от страна на ДП НКЖИ и/или железопътните превозвачи за получаване на сертификати/удостоверение за безопасност, сертификат на лице, отговорно за поддръжка, разрешение за въвеждане в експлоатация, други и съответно издаване на същите от ИАЖА.

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, като Национален орган по безопасност, извършва контрол и надзор върху функционирането на системите за управление на безопасността на Управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите съгласно Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.

Като Национален регулатор, ИАЖА следи за равнопоставения достъп до железопътната инфраструктура и размера на инфраструктурните такси. С новата Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, транспонирана в ЗЖТ и подзаконовите нормативни актове, се разшириха правомощията на Регулаторния орган, като се включи контрол на достъпа до инфраструктурата, разпределението на капацитета и резултата от него, цените и методиката за ценообразуването на допълнителните и съпътстващи услуги, съгласува условията разписани в договора за достъп, проекта и окончателния вариант на референтния документ, предоставя се право да се извършват одити на УИ и ЖП-та във връзка с недопускане на кръстосано субсидиране на дейността и държавната помощ и други. Като Регулатор ИАЖА разглежда жалби, произнася се с решения, прави предписания, издава наказателни постановления в рамките на правомощията си от ЗЖТ. В процеса на договаряне, когато превозвачът прецени, че се засяга правото му на достъп или му се налагат ограничителни условия, той може да подаде жалба до Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

МТИТС, ДП НКЖИ и превозвачи

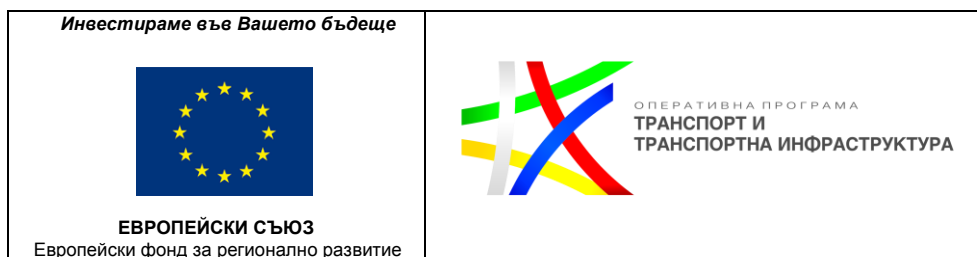
Чрез дирекция „Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия“ МТИТС осъществява контрол за правилното изразходване на средствата, които се отпускат от държавния бюджет и ефективното управление на дружествата, в които държавата е собственик – холдинг БДЖ ЕАД, ДП НКЖИ, ДП ТСВ.

Дирекция „Национална транспортна политика“ разработва целите и приоритетите в развитието на транспортния сектор и принципите при регулирането му и разработва и актуализира транспортните стратегии. Планът за внедряване, съпътстващ стратегиите, се изпълнява от участниците в сектора.

ИАЖА – ЕЖА

87 от 27.10.2006 г., бр. 70 от 8.08.2008 г., бр. 44 от 12.06.2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 10.05.2011 г., бр. 88 от 8.11.2011 г., доп., бр. 110 от 21.12.2013 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

С предстоящите промени във връзка с 4-ти железопътен пакет се предвижда **двойна система за издаване на разрешения** с ясно разделение на задачите и отговорностите между ЕЖА и националните органи по безопасността. ЕЖА ще издава единен сертификат за безопасност, въвеждане в експлоатация на системи за ERTMS и разрешения за достъп до пазара на продукти, които ще се използват в трансгранични превози в сътрудничество с националните органи по безопасност.

С въвеждането на единен сертификат за безопасност ЕЖА ще се превърне в единно звено за контакт за железопътните дружества, извършващи дейност в множество държави членки. Националните органи ще запазят основната си роля в извършването на оценките, необходими за издаването на сертификат за безопасност. Ако едно железопътно дружество извършва дейност само в една държава членка, Съветът предлага то да има право да избира дали да подаде искането за сертифициране до ЕЖА или до съответния национален орган по безопасността.

Предложените промени отчитат също неотдавнашните промени на железопътния пазар и гарантират използването на подходящи мерки за наблюдение на безопасността и контрол на риска.⁸

1.3. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОБЛЕМИ, СВЪРЗАНИ С ПРИЕТАТА ОРГАНИЗАЦИОННА И УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР И НАЛИЧНАТА ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА

Институционалната рамка в сектора включва:

- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
- Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
- ДП НКЖИ
- Исторически превозвач БДЖ-ПП и БДЖ-ТП
- Частни превозвачи

✚ МТИТС-ИАЖА

Съществува противоречие създадено от факта, че:

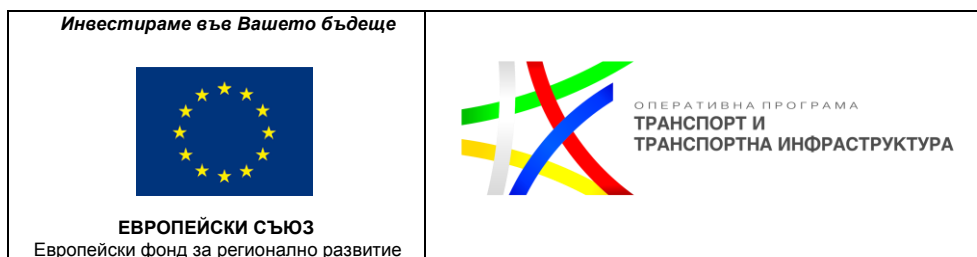
- От една страна ИАЖА е изпълнителна агенция и е част от централната администрация, съгласно ЗА, изпълнителният директор на агенцията е орган на изпълнителната власт, агенцията изпълнява дейности и услуги във връзка с реализиране на правомощията на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в жп сектор.
- От друга страна на същата структура, съгласно държавното устройство – изпълнителна агенция са й вменени функции на НОБ и РО, които според Европейското законодателство следва да са независими от изпълнителната власт.

✚ „Група БДЖ“

Към момента в т.н. „група БДЖ“ влизат трите предприятия стопанисващи и управляващи държавна собственост от „историческия превозвач“ БДЖ ЕАД след отделянето на инфраструктурата. Това са: „Холдинг БДЖ“ ЕАД (ХБДЖ), „БДЖ–Пътнически превози“ ЕООД (БДЖ-ПП) и „БДЖ–Товарни превози“ ЕООД (БДЖ-ТП).

Независимо от предоставяните информации от ХБДЖ за намаляване на финансовите задължения към кредиторите, качеството на предлаганите услуги от БДЖ-ПП, както и пазарния дял на БДЖ-ТП са незадоволителни. Ежедневно от двете дружества излизат сведенията за произшествия и инциденти при обслужването на влаковете. Вече стана традиция запалването на тягов подвижен състав, неосигуряване на изправни локомотиви за влаковете и големи закъснения на влаковете от начална гара по липса на изправен подвижен състав.

⁸ (<http://www.consilium.europa.eu/bg/policies/4th-railway-package/technical-proposals/>)



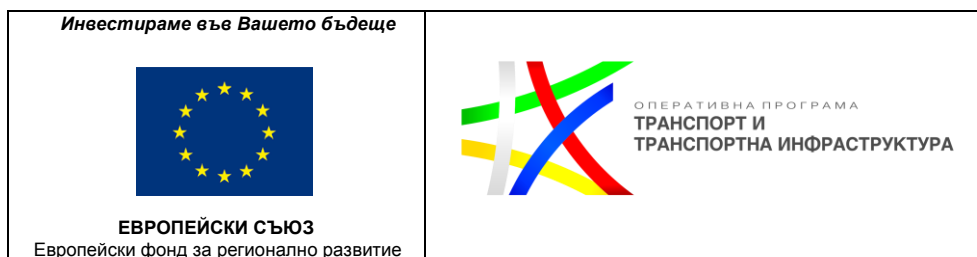
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Системен проблем виждаме в това, че трите дружества се управляват от едно място – ХБДЖ. Важните управленски решения, както и решаването на чисто оперативни ситуации и идентифициране на проблеми се извършва от Ръководството на ХБДЖ. Съществуват вътрешни взаимоотношения между дъщерните дружества и холдинга, както и между двете дъщерни дружества, които ограничават свободата им на юридически субекти да вземат самостоятелни управленчески решения в интерес на конкретното дружество. Решенията се взимат от холдинга и в интерес на „групата“.

ДП НКЖИ

Идентифицирани са следните проблеми във взаимоотношенията между превозвачите и Управителя на железопътната инфраструктура, например: проблем се явява когато се наруши графика за движение на влаковете по причина – планова или аварийна ситуация. Решенията в този случай се взимат от поделение УДВК при ДП НКЖИ и това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете.

С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контрола е затруднен поради това, че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2. ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ

2.1. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

2.1.1 Обем на товарните превози - внос, износ, транзит и вътрешни превози по видове товари, основни товародатели, основни направления, оператори и превозвачи – анализ на базата на статистическа информация за периода 2007–2015 г.

По време на предприєдинителния процес, Република България изпълни в значителна степен ангажиментите си, свързани с членството на страната в ЕС, като транспонира европейското законодателство в националното и приключи успешно преговорите по голямата част от преговорните глави.

Отварянето на железопътния пазар в Европа доведе до появяването на частни железопътни превозвачи. Това допринесе за развитието на железопътния сектор по отношение на товарните превози като цяло, както и до повишаване на дела на превозените товари от частните железопътни превозвачи.

Данните за товарния трафик на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД са представени в следната таблица:

Таблица 4-1 Данни за товарния трафик общо на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

Товарен трафик - общо	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Превозени тонове (хил.)	20,175	17,590	10,633	10,778	11,607	9,770	8,861	8,658	8,316
Тонкм (млн.)	4,710	4,031	2,277	2,352	2,497	2,043	1,806	1,778	1,783
Средно превозно разстояние (км)	233	229	214	218	215	209	204	205	214

Източник: „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

Данните за товарния трафик на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД във вътрешно съобщение са следните:

Таблица 4-2 Данни за товарния трафик на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД във вътрешно съобщение

Вътрешно съобщение	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Превозени тонове (хил.)	14,413	12,421	7,390	7,490	8,098	6,854	6,283	6,351	5,752
Тонкм (млн.)	3,371	2,723	1,405	1,470	1,561	1,263	1,116	1,209	1,147
Средно превозно разстояние (км)	234	219	190	196	193	184	178	190	199

Източник: „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

Данните за товарния трафик на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД в международно съобщение са следните:

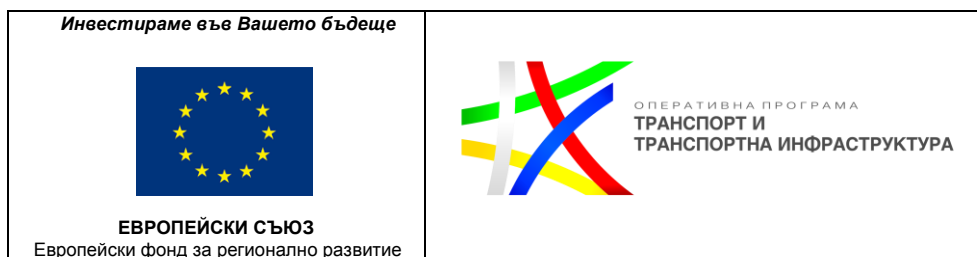
Таблица 4-3 Данни за товарния трафик на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД в международно съобщение

Международно съобщение	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Превозени тонове (хил.)	5,762	5,169	3,243	3,288	3,509	2,916	2,578	2,307	2,564
Тонкм (млн.)	1,340	1,308	872	882	937	781	690	570	636
Средно превозно разстояние (км)	233	253	269	268	267	268	268	247	248

Източник: „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

Превозените товари по видове (хил. тона) са представени в следната таблица:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-4 Превозени товари на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД по видове товар (хил. тона)

Код	Наименование	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0	Селскостопански продукти и животни	200	418	238	158	458	248	384	194	124
1	Хранителни продукти и фуражи	433	459	374	314	301	334	285	270	367
2	Твърди минерални горива	5,030	4,458	3,454	3,382	3,638	3,259	3,383	3,746	3,066
3	Нефт и нефтопродукти	1,754	2,201	1,923	2,020	1,630	1,106	967	744	788
4	Руди и метални отпадъци	3,738	2,133	1,050	1,332	1,425	1,099	767	889	921
5	Изделия на черна и цветна металургия	2,730	2,030	857	765	960	577	466	504	473
6	Обработени и необработени нерудни суровини	3,272	3,116	1,130	886	1,085	1,247	948	1,077	1,297
7	Торове	379	372	72	202	275	257	153	129	181
8	Химически вещества и продукти	906	731	421	385	438	346	331	331	483
9	Машини, транспортни средства и др.	1,733	1,672	1,114	1,334	1,397	1,297	1,178	775	616
	ОБЩО	20,175	17,590	10,633	10,778	11,607	9,769	8,861	8,658	8,316

Източник: „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

Отварянето на пазара на железопътни превози е последвано от навлизането на пазара на товарни железопътни превози на все повече железопътни превозвачи, което от своя страна засилва конкуренцията на сектора, но и води до повишаване на дела на превозените товари и извършената работа от навлезлите на пазара нови железопътни превозвачи. Това става и за сметка на държавния железопътен превозвач - „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД.

Споменатото по-горе е видно и от данните за обема на товарните превози по превозвачи, илюстрирани по-долу:

Таблица 4-5 Обем на товарните превози по превозвачи

Обем на товарните превози	хил.тона									
	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%
Превозвач										
БДЖ ТП ЕООД	11607	77.3	9770	72.66	8861	64.82	8658	62.62	8316	56.5
БЖК АД	2071	13.79	2050	15.25	2468	18.05	2305	16.67	2643	17.96
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	474	3.16	655	4.87	721	5.27	836	6.05	1082	7.35
Ди Би Карго България ЕООД	864	5.75	972	7.23	1458	10.67	1663	12.03	2005	13.62
ДП ТСВ					130	0.95	198	1.43	84.5	0.57
Порт Рейл ООД					31	0.23	19	0.14	74.4	0.51
Рейл Карго Кериър България ЕООД					0.7	0.01	148	1.07	247	1.68
ТБД - Товарни превози ЕАД									267	1.81
Карго Транс Вагон АД									0.4	0
Общо	15016	100	13447	100	13669.7	100	13827	100	14718.9	100

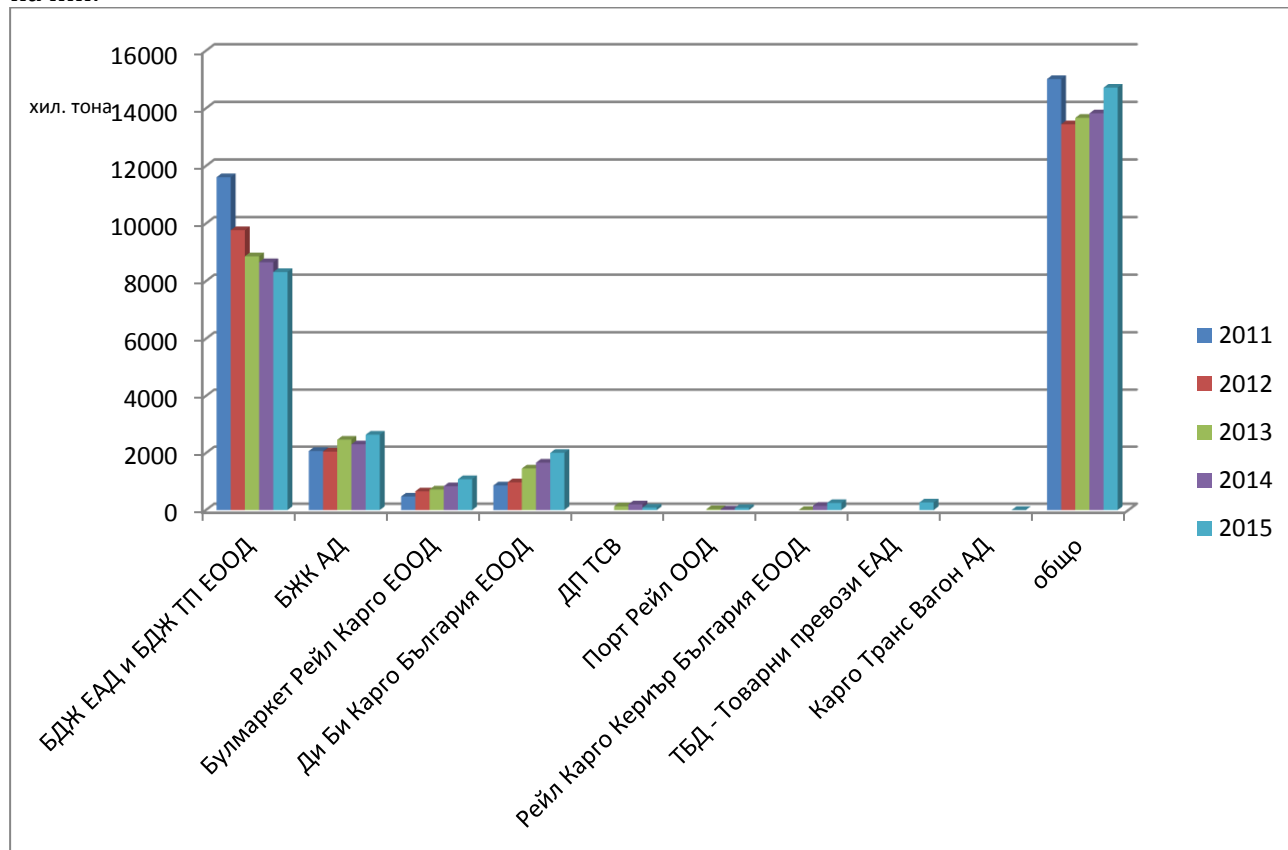
Източник: ИА „Железопътна администрация“

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Графично данните за обема на товарните превози по превозвачи изглеждат по следния начин:



Източник: ИА „Железопътна администрация“.

Фигура 4-1 Обем на товарните превози по превозвачи

От графиката е видно, че с навлизането на пазара на товарни железопътни превози на нови участници, дела на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД намалява. Този дял на превозите на товари се пренасочва към новите железопътни превозвачи. Освен засилването на конкуренцията в сектора се наблюдава и плавно намаляване на превозените товари от страна на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД за сметка на другите превозвачи.

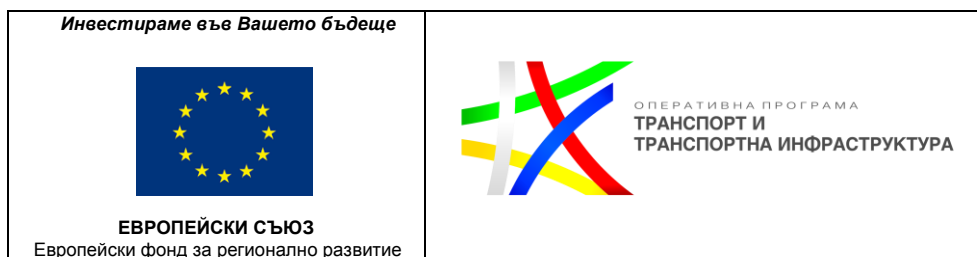
От графиката се забелязва и постепенното увеличаване на превозените товари като цяло през последните години, което е показател за засилена конкуренция на железопътния сектор по отношение на товарните превози.

За подобряване показателите за ефективност на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД с цел подобряване на финансовото и техническото му състояние се реализират следните мерки:

- Продължаване на преговорите с KfW IPEX Bank за постигане на взаимно приемливо споразумение за разсрочване/преструктуриране на задълженията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД
- Продажба на приблизително 3407 товарни вагона (неоперативни активи) от обезпечението към облигационерите
- Продължаване на преговорите с облигационерите за постигане на взаимно приемливо споразумение за разсрочване/преструктуриране на задълженията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

Планирани са дейности по намаляване на задължението на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД към ДП НКЖИ.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

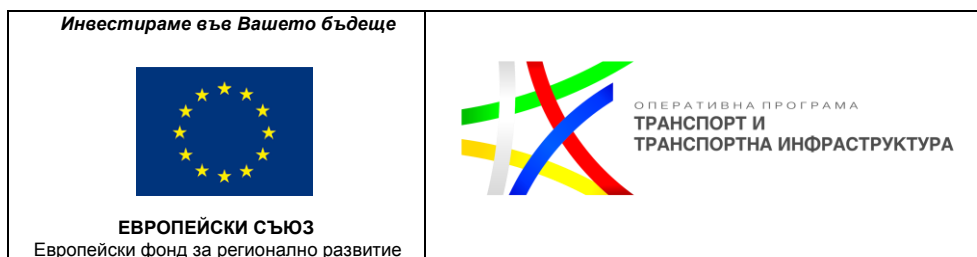
2.1.2. Извършена работа - товарни превози - внос, износ, транзит и вътрешни превози по видове товари, основни товародатели, основни направления, оператори и товародатели - анализ на базата на статистическа информация поне за предходните 5 г.

Данни за товарните превози на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД по видове товари са представени в таблица 4-4. А в таблици от 4-1 до 4-3 са представени данни за товарните превози на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД във вътрешно и международно съобщение.

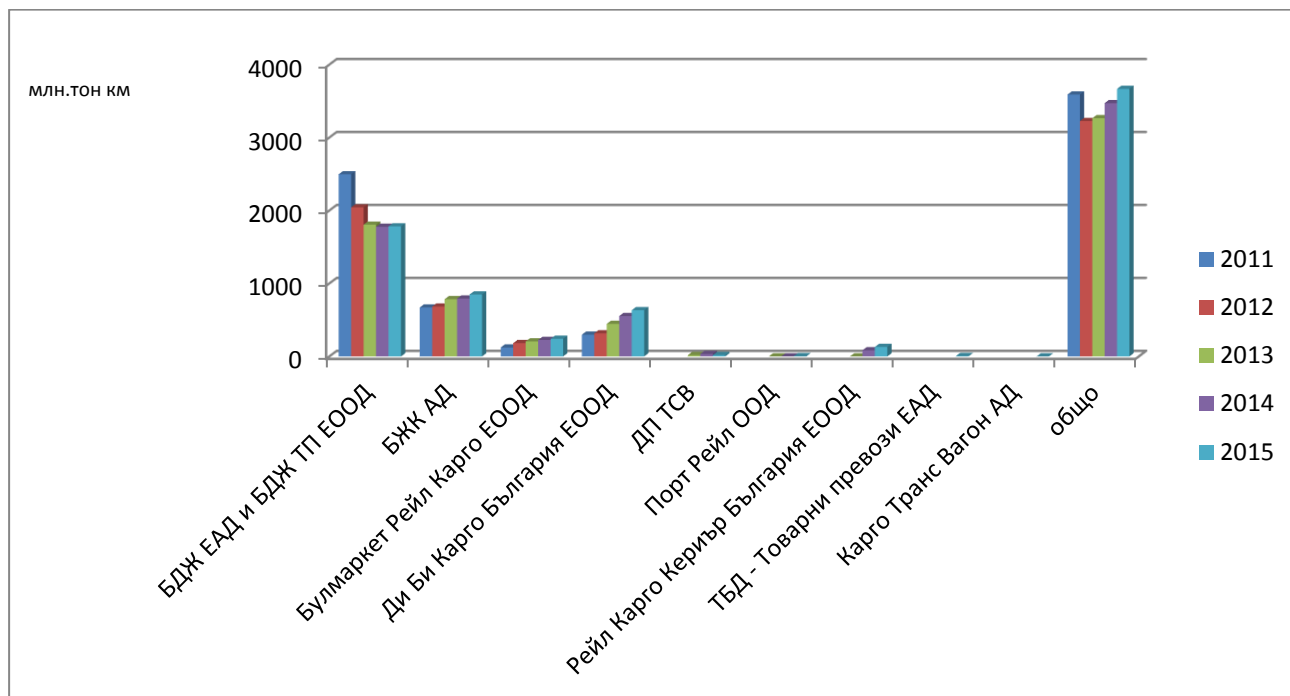
Таблица 4-6 Извършена работа по превозвачи

Извършена работа	млн. тон км									
	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%
Превозвач										
БДЖ ЕАД и БДЖ ТП ЕООД	2497	69.55	2043	63.31	1806	55.31	1778	51.2	1783	48.61
БЖК АД	671	18.69	684	21.2	785	24.04	794	22.87	850	23.17
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	123	3.43	183	5.67	207	6.34	226	6.51	242	6.6
Ди Би Карго България ЕООД	299	8.33	317	9.82	447	13.69	554	19.95	634	17.28
ДП ТСВ					19	0.58	34	0.98	18.1	0.49
Порт Рейл ООД					0.9	0.03	1.4	0.04	3.6	0.1
Рейл Карго Кериър България ЕООД					0.5	0.02	85	2.45	131	3.57
ТБД - Товарни превози ЕАД									6.4	0.17
Карго Транс Вагон АД									0.01	0
Общо	3590	100	3227	100	3265.4	100	3472.4	100	3668.1	100

Източник: ИА „Железопътна администрация“



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: ИА „Железопътна администрация“

Фигура 4-2 Извършена работа по превозвачи

2.1.3. Равнище и динамика на средното превозно разстояние във вътрешно и международно съобщение по видове товари

От таблици 4-1, 4-2 и 4-3 се вижда, че във вътрешно съобщение последните години се забелязва известен спад на средното превозно разстояние по данни на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД до 199 км през 2015 г., а в международно съобщение се забелязва ръст на средното превозно разстояние до 248 км през 2015 г.

2.2. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

2.2.1. Равнище и динамика на превозените пътници във вътрешно и международно съобщение по видове превози

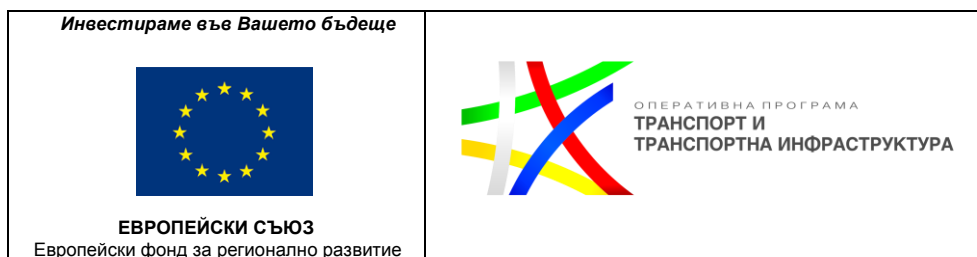
Таблица 4-7 Превозените пътници във вътрешно и международно съобщение по видове превози

Година		2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Пътници (млн)	Международни превози	0.242	0.302	0.344	0.349	0.388	0.446	0.431	0.456	0.305
	БВЗР	0.386	0.758	1.153	1.585	1.838	1.811	1.921	2.031	1.947
	превози по ЗОУ	21.896	23.565	24.572	24.585	27.079	27.857	29.006	31.269	31.031
	атракционни	0.002	0.002	0.002	0.004	0.004	0.001			
	Общо	22.526	24.627	26.071	26.523	29.308	30.115	31.358	33.756	33.283

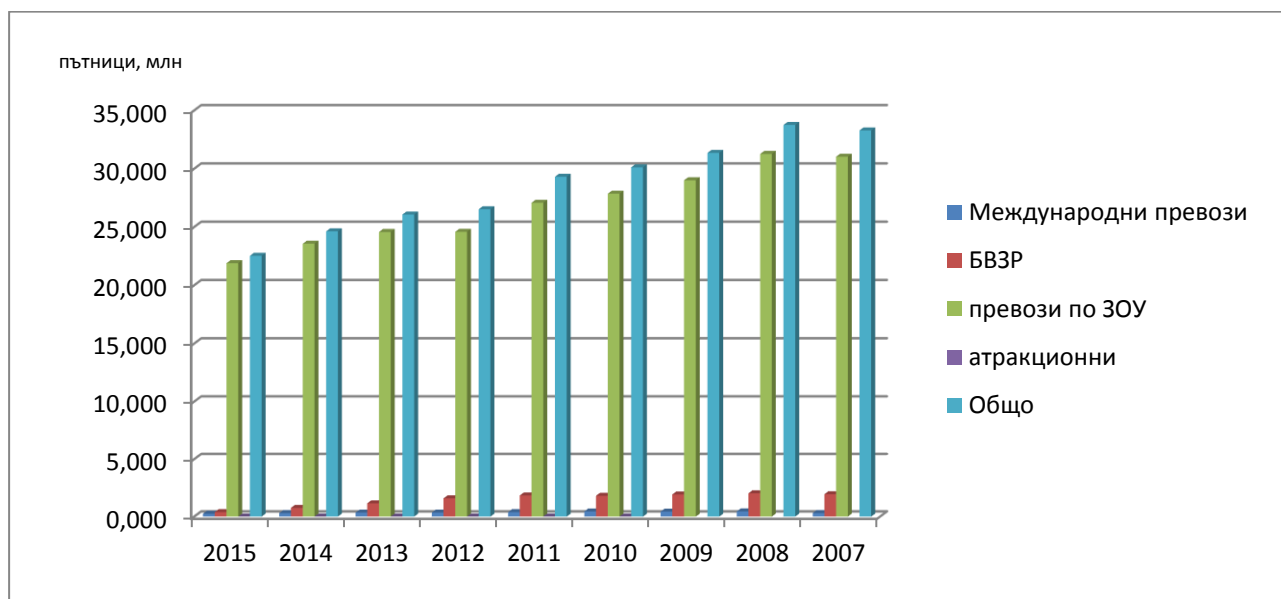
Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД

От таблица 4-7, се вижда, че броят на превозените пътници намалява за всички видове превози: международни, вътрешни, обект на договора за обществени превозни услуги.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД

Фигура 4-3 Превозените пътници във вътрешно и международно съобщение по видове превози

Мерки, които могат да се използват за забавяне тенденцията за намаление на броя превозени пътници и дори за обръщане на тази тенденция към увеличение на този брой са: подобряване на маркетинговата стратегия на превозвача, подобряване на качеството на предоставяните услуги, подобряване на състоянието на подвижния състав, засилване на конкуренцията с автомобилния транспорт и др.

2.2.2. Равнище и динамика на реализираните пътнически километри при превози във вътрешно и международно съобщение по видове превози

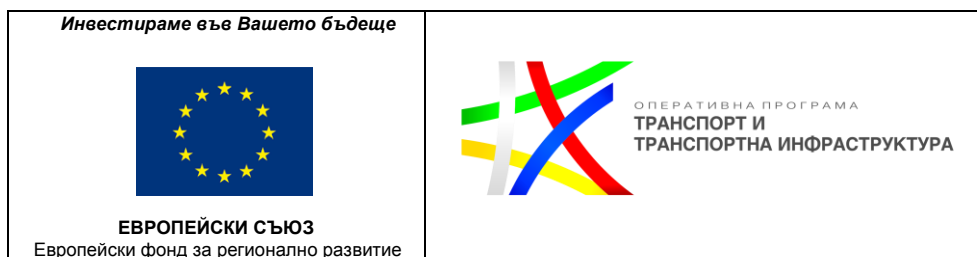
Таблица 4-8 Реализираните пътнически километри при превози във вътрешно и международно съобщение по видове превози

Год.		2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Пътнически (млн)	Международни превози	13.892	19.318	30.588	28.160	35.564	60.210	55.452	77.499	86.714
	БВЗР	76.664	134.496	190.656	271.527	314.216	304.420	286.489	285.535	296.307
	превози по ЗОУ	1461.415	1548.221	1604.36	1575.70	1717.196	1,740.608	1802.099	1971.695	2040.268
	атракционни	0.217	0.215	0.312	0.573	0.483	0.140			
	Общо	1552.188	1702.250	1825.916	1875.958	2067.459	2105.378	2144.04	2334.73	2423.29

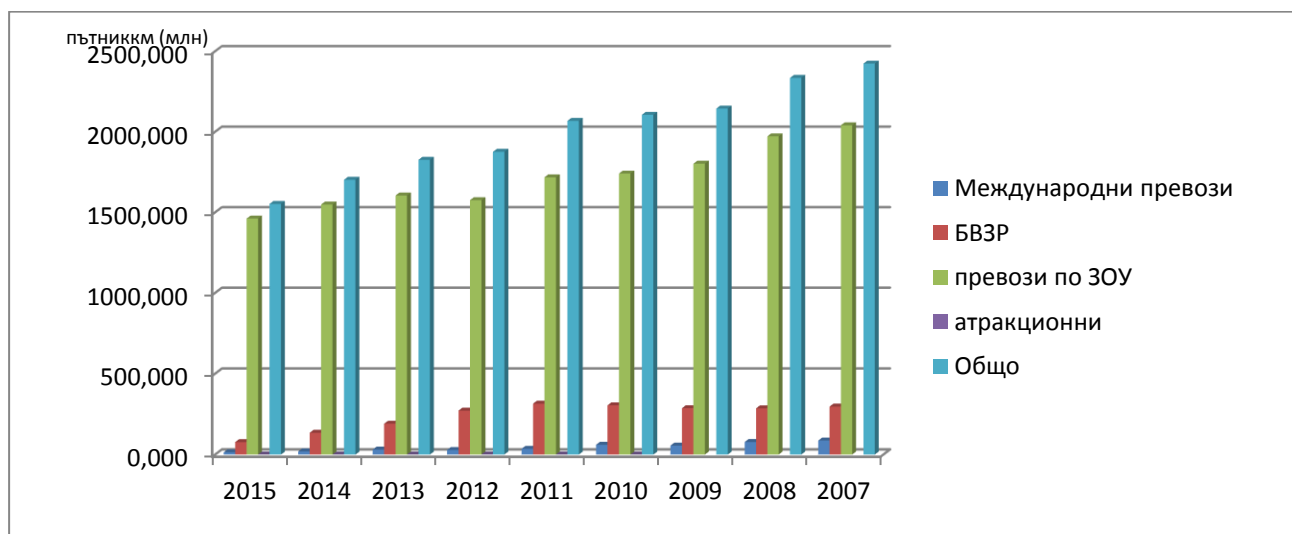
Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД

От таблица 4-8, се вижда, че реализираните пътнически километри намаляват при всички видове превози, което заедно с намаляването на броя на превозените пътници е в резултат от засилената конкуренция с автомобилния транспорт.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: „БДЖ–Пътнически превози“ ЕООД

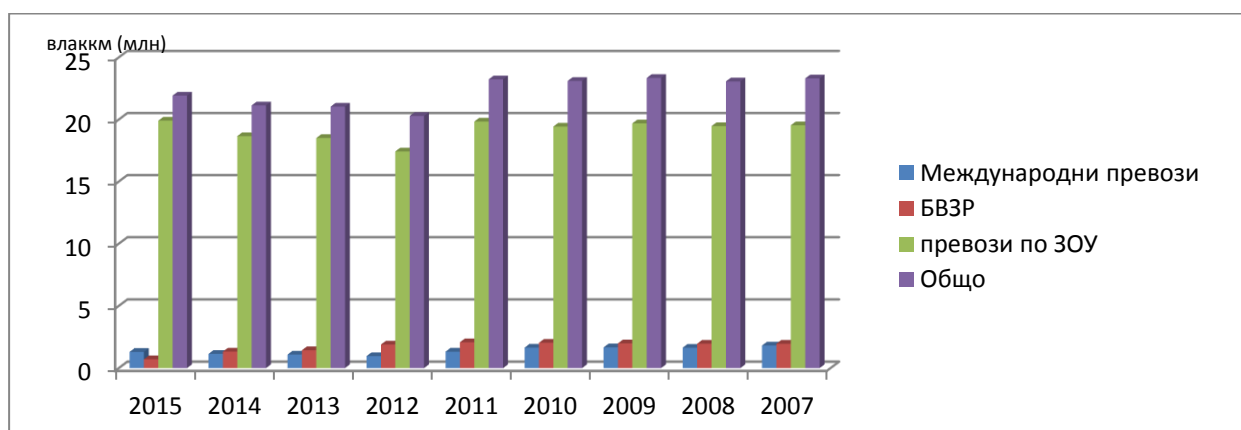
Фигура 4-4 Пътник километри при превози във вътрешно и международно съобщение по видове превози

2.2.3. Равнище и динамика на средното пропътувано разстояние във вътрешно и международно съобщение по видове превози

Таблица 4-9 Пропътувано разстояние във вътрешно и международно съобщение по видове превози

Год.		2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Влаккм (млн)	Международни превози	1.304	1.089	1.088	0.965	1.324	1.644	1.67	1.639	1.816
	БВЗР	0.710	1.329	1.439	1.896	2.077	2.040	1.989	1.959	1.958
	превози по 30У	19.910	18.602	18.464	17.429	19.835	19.427	19.686	19.467	19.534
	Общо	21.924	21.020	20.991	20.290	23.236	23.111	23.345	23.065	23.308

Източник: ИАЖА



Източник: „БДЖ–Пътнически превози“ ЕООД

Фигура 4-5 Пропътувано разстояние във вътрешно и международно съобщение по видове превози

От таблица 4-9 и фигура 4-5 се вижда, че пропътуваното разстояние във вътрешно и международно съобщение намалява с течение на времето.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2.2.4. Структура на международния трафик

Международния трафик за разлика от вътрешния не търпи голямо изменение през годините. Равнището му се запазва относително равномерно.

2.3. ТЕХНИКО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ

2.3.1. Равнище, динамика и структура на влакова работа във влак километри за пътнически влакове по видове влакове и вид тяга (електрическа и дизелова)

Таблица 4-10 Влакова работа във влак километри за пътнически влакове по видове влакове

Пазарни сегменти	Влак километри (млн)		
	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Международни превози	1.088	1.089	1.304
Превози с ИНТЕРСИТИ (бързи влакове със задължителна резервация) влакове	1.439	1.200	0.710
Превози с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове	6.946	6.861	7.862
Крайградски превози	4.902	4.724	5.026
Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии	4.813	5.113	5.140
Регионални превози по второстепенните жп линии	1.803	1.903	1.882
Общо превози, обект на ЗОУ	18.464	18.602	19.910
Всичко	20.991	20.890	21.930

Източник: ИА „Железопътна администрация“

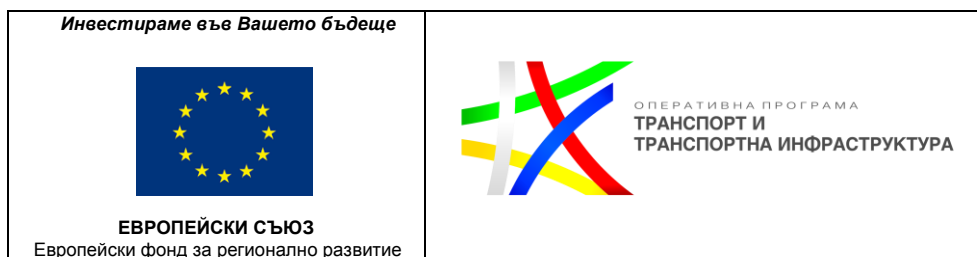
От таблица 4-10 е видно увеличение на превозите с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове за последните три години, както и на регионалните превози за обслужване на малки населени места по главни линии. Това спомага за по-качественото обслужване на пътниците по различните релации.

Таблица 4-11 Влакова работа във влак километри за пътнически влакове по вид тяга (електрическа и дизелова)

Влак километри				
Година		2013	2014	2015
Главни линии	Електрифицирани	18115416	17671855	17805748
	Неелектрифицирани	1187768	1605397	1972608
	Общо	19303184	19277252	19778357
Второстепенни линии	Електрифицирани	720466	761365	834819
	Неелектрифицирани	1086302	1041869	1083989
	Общо	1806768	1803234	1918808
Всичко пътническо		21109952	21080486	21697165

Източник: ИА „Железопътна администрация“

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2.3.2. Равнище, динамика и структура на влакова работа във влак километри за товарните влакове по видове влакове и вид тяга (електрическа и дизелова)

Таблица 4-12 Влакова работа във влак километри за товарните влакове по вид тяга (електрическа и дизелова)

Влак километри				
	Година	2013	2014	2015
Главни линии	Електрифицирани	5300616	5599810	5592911
	Неелектрифицирани	403336	541770	671893
	Празни вагони	0	0	0
	Общо	5703952	6141580	6264804
Второстепенни линии	Електрифицирани	210210	219940	191493
	Неелектрифицирани	179248	309133	287441
	Празни вагони	0	0	0
	Общо	389459	529073	478933
Всичко товарни		6093411	6670653	6743737

Източник: ИА „Железопътна администрация“

От данните в таблица 4-12 е видно плавно увеличение на влаковата работа за товарните влакове, което е доказателство за нарастване обема на превозите и за развитие на товарния железопътен транспорт през последните години.

2.3.3. Извършена работа от локомотивите по видове тяга (брuto тон километри)

В таблица 4-13 са представени данни за извършената работа от локомотивите на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД.

Таблица 4-13 Извършена работа от локомотивите на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Извършена работа от локомотивите в бруто тонкм (без служебната маса на локомотива) - общо	млн. брткм	14,776.0	13,406.7	9,785.1	9,610.9	9,590.5	4,246.1	3,671.8	3,747.9	3,558.3
в т.ч. електрическа тяга		12,686.3	11,490.8	8,594.8	8,505.2	8,502.6	3,467.4	3,000.0	3,125.9	3,014.1
дизелова тяга		2,089.8	1,915.9	1,190.3	1,105.7	1,087.9	778.7	671.8	622.0	544.2

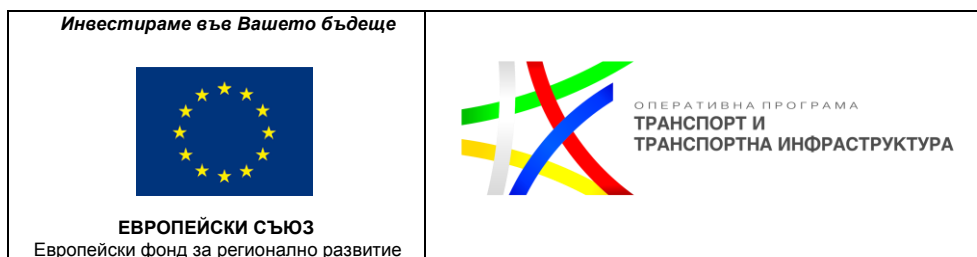
Източник: „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

От таблицата е видно темп на намаляване на извършена работа от локомотивите на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД през годините. Това е още едно доказателство за намаляване на дела на превозите на товари на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД.

2.4. АНАЛИЗ НА ГРАФИКА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Анализът на графика за движение и разписанията на пътническите влакове е предпоставка за решаване на следните задачи в хода на изпълнение на проекта:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- о установяване на съответствие в категоризацията на влаковете в нормативните документи, информационните системи и оперативната дейност на ДП НКЖИ и БДЖ;
- о сегментиране на обслужваното търсене по категории влакове;
- о определяне на търговски сегменти;
- о предложения за оптимизиране на ГДВ;
- о отчитане и заплащане на такси за достъп до инфраструктурата.
- о изготвяне на предложения за критерии за категоризация на влаковете, отчитащи експлоатационни параметри и качество на предоставяните услуги;
- о изготвяне на предложения за търговска категоризация с таблица за съответствие;
- о предложения за изменения в нормативната уредба, свързана с категоризацията на влаковете;
- о предложения за унифициране на категоризацията на влаковете в информационните системи и бази данни.

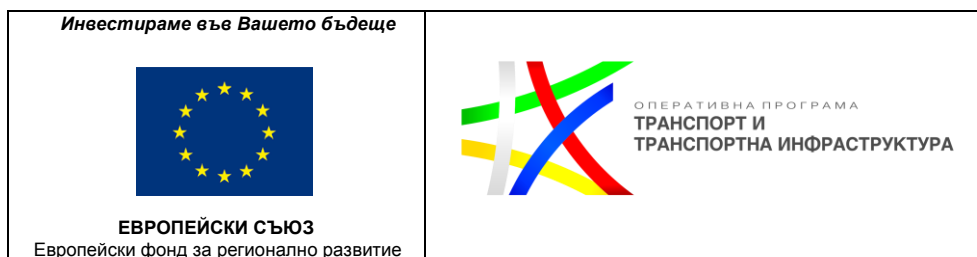
Изискванията към обхвата, съдържанието и формата на ГДВ са регламентирани в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт. Движението на влаковете се извършва по график в определените за влаково движение елементи на железопътната инфраструктура. Валидностният период на ГДВ се определя от Рамковата организация за международна координация по планиране и реализиране на международния пътнически и товарен железопътен трафик в Европа (Forum Train Europe - FTE). Графикът за движение на влаковете обединява технологичните процеси на всички подразделения на железопътната инфраструктура и превозвачите в единен технологичен процес и осигурява:

- безопасност на превозите;
- бързо и удобно превозване на пътниците и товарите;
- ефективно използване на подвижния състав;
- съгласуваност в работата на гарите и прилежащите им участъци;
- спазване установената продължителност на работното време на влаковите бригади;
- технологично време ("прозорци") за поддържане и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура.

Графиците за движение на влаковете се изобразяват в графична и таблична форма. Табличната форма на ГДВ съдържа:

- категория и номер на влака;
- нормативната брутна маса, спирачния процент и вида на тягата, за които е направено разписанието;
- разстояние и времепътуване между експлоатационните пунктове, максимално допустими скорости в междугарията, престои в експлоатационните пунктове, срещи и надминавания с други влакове по график;
- трасетата на изолираните локомотиви (маневрени, влакови и помощни);
- забележки по ГДВ;
- план за композиране на влаковете, период на движение и връзки във възелни гари, гари за извършване на попътен технически преглед;
- километрично положение на гарите и полезната дължина на най-дългия приемно-отправен коловоз в тях;
- допустими скорости за движение по отношение на железния път;
- постоянни намаления на скоростта по отношение на железния път и осигурителната техника;
- допустими максимални скорости за движение при преминаване през стрелки, гари и разделни постове;
- спирачни пътища и необходими спирачни проценти;
- минимален спирачен процент на локалните товарни влакове и на маневрените влакове;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- теглителни норми на локомотивите във влаково движение;
- максимално допустими скорости за движение на влаковете по неправилен или необичаен път в удвоените участъци;
- допустими скорости за изолирани локомотиви;
- номера на честотните групи на влаковете диспечерски радиовръзки;
- гари и разделни постове с особености по приемане и изпращане на влаковете;
- местоположение на аварийни телефонни колонки.

Извлечения от ГДВ се поставят на всички работни места, свързани с движението на влаковете. С необходимия комплект книжки-разписания и таблици с технически параметри и нормативи се снабдяват всички длъжностни лица, на които същите са необходими при изпълнение на служебните им задължения.

Разписанията на пътническите и смесените влакове и измененията им се обявяват за сведение на гражданите най-малко 6 денонощия преди влизането им в сила. Разписанията се поставят в подходящ вид и на определено място в чакалните на гарите и спирките.

Категориите на влаковете за целите на ГДВ се определят съгласно Наредба № 45 за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове. В хода на анализа бяха констатирани несъответствия в категоризацията и означаването на различните категории влакове. Различията са между категориите за целите на ГДВ, разработван от ДП НКЖИ и търговските категории на БДЖ. Измененията в категоризацията през годините също водят до несъответствия, които създават несъпоставимост или затрудняват анализите на данните.

В ГДВ от 2010 г. се използват следните категории пътнически влакове:

- МБВ – международен бърз влак;
- БВ- бърз влак;
- ПВ- пътнически влак;
- КПВ- крайградски пътнически влак;
- ТСВ- трудово служебен влак.

До 2009 г. в графика е включвана категория Ускорен бърз влак (УБВ).

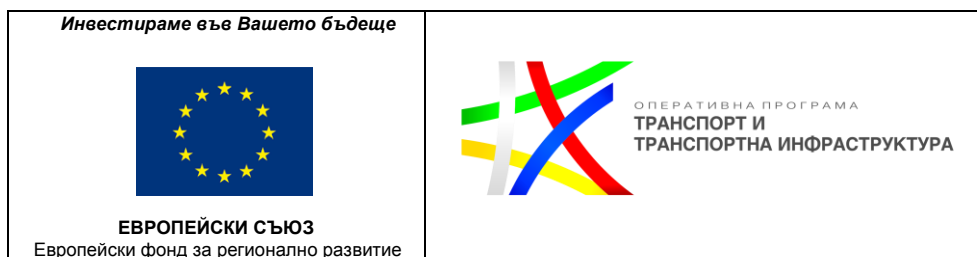
Същевременно в публикуваните на интернет страницата на ДП НКЖИ „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт“, са посочени за пътническите влакове следните категории:

- пътнически влакове със специално предназначение;
- експресни пътнически влакове;
- бързи пътнически влакове;
- международни пътнически влакове;
- крайградски пътнически влакове;
- обикновени пътнически и трудово-служебни влакове;

Съгласно Чл. 8. на Наредба № 45 за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове, пътническите влакове в зависимост от характера, режима на движение и плана за композиране се разделят на следните категории:

1. международни пътнически влакове:
 - а) движещи се целогодишно;
 - б) движещи се сезонно и по календарен план;
 - в) за превоз на пътници и леки автомобили;
2. вътрешни пътнически влакове:
 - а) пътнически влакове със специално предназначение;
 - б) високоскоростни Интер-сити влакове;
 - в) експресни пътнически влакове;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- г) бързи пътнически влакове;
- д) обикновени пътнически влакове;
- е) обикновени пътнически влакове, движещи се на дълги разстояния;
- ж) крайградски пътнически влакове - обикновени пътнически влакове, движещи се на разстояния до 100 km и обслужващи крайградските зони на административно-стопанските центрове;
- з) трудово-служебни влакове;
- и) смесени влакове.

В данните, предоставени за целите на анализите, са използвани всички изброени категории, без да е представена таблица за съответствие.

Показатели на нормативния ГДВ

От значение за предлагането и качеството на пътническите превозни услуги е Графика за движението на влаковете, респективно разписанието на превозвача. В ГДВ се определят гарите и спирките, в които спират, часовете на спиране и тръгване, честотата и скоростите на движение. В таблици: 4-14, 4-15, 4-16, 4-17 и 4-18 са показани обобщени показатели на ГДВ за 2010/2011 г., 2011/2012 г., 2012/2013, 2013/2014 и 2014/2015 г..

Таблица 4-14 Показатели на нормативен ГДВ 2010/2011

Категория влакове	Брой влакове	Влак-км.	Чисто врп. мин.	Прест. мин.	ОВП мин.	Утех. км/ч.	Ууч. км/ч	Брой спирания
Пътническо движение								
МБВ	39	10239.3	10106.0	1997.0	12103	60.79	50.76	256
БВ	91	28608.7	25825.0	2624.0	28449	66.47	60.34	1419
ПВ	149	20731.9	23587.0	5385.0	28972	52.74	42.94	3951
КПВ	352	14449.4	17514.0	2855.0	20369	49.5	42.56	2817
ТСВ	47	638.3	790.0	136.0	926	48.48	41.36	16
ОБЩО	678	74667.6	77822.0	12997.0	90819	57.57	49.33	8459
Товарно движение								
МДТВ	95	19539.5	24012.5	18433.5	42446	48.82	27.62	633
ДТВ	160	20105.1	24130.0	12313.0	36443	49.99	33.1	490
ЛТВ	48	3197.0	4175.0	6610.0	10785	45.95	17.79	132
МВ	139	1516.2	2833.0	3233.0	6066	32.11	15.01	62
ИзЛ	303	5943.0	7013.0	1381.0	8394	50.85	42.48	91
ОБЩО	745	50300.8	62163.5	41970.5	104134	48.55	28.98	1408
ВСИЧКО:	1423	124968.4	139985.5	54967.5	194953	53.06	39.16	9867

Източник: ДП НКЖИ



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-15 Показатели на нормативен ГДВ 2011/2012

Категория влакове	Брой влакове	Влак-км.	Чисто врп. мин.	Прест. мин.	ОВП мин.	Утех. км/ч	Ууч. км/ч	Брой спирания
Пътническо движение								
МБВ	41	10215.0	10389.0	2422.0	12811	58.99	47.84	233
БВ	84	24569.9	22303.0	2220.0	24523	66.10	60.12	1300
ПВ	130	17077.1	19543.0	4137.0	23680	52.43	43.27	3294
КПВ	279	11426.3	13752.0	2166.0	15918	49.85	43.07	2198
ТСВ	52	747.3	898.5	99.5	998	49.90	44.93	15
ОБЩО	586	64035.6	66885.5	11044.5	77930	57.44	49.30	7040
Товарно движение								
МДТВ	104	22286.5	27576.0	25709.0	53285	48.49	25.10	756
ДТВ	152	20389.3	24824.0	11811.0	36635	49.28	33.39	466
ЛТВ	40	2769.7	3579.0	6168.0	9747	46.43	17.05	120
МВ	123	1569.8	2647.0	3816.0	6463	35.58	14.57	65
ИзЛ	261	4918.8	5950.0	1092.0	7042	49.60	41.91	78
ОБЩО	680	51934.1	64576.0	48596.0	113172	48.25	27.53	1485
ВСИЧКО:	1266	115969.7	131461.5	59640.5	191102	52.85	38.42	8525

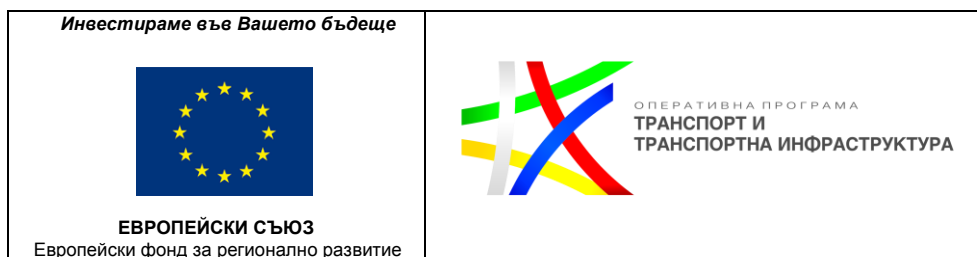
Източник: ДП НКЖИ

Таблица 4-16 Показатели на нормативен ГДВ 2012/2013

Категория влакове	Брой влакове	Влак-км.	Чисто врп. мин.	Прест. мин.	ОВП мин.	Утех. км/ч	Ууч. км/ч	Брой спирания
Пътническо движение								
МБВ	38	9108.7	8715.5	2022.5	10738	62.707	50.90	185
БВ	69	20498.8	18391.5	1721.5	20113	66.875	61.151	1028
ПВ	135	17705.1	19481.0	4333.0	23814	54.53	44.608	3353
КПВ	284	13856.2	16586.0	2761.0	19347	50.125	42.972	2695
ТСВ	35	465.9	569.0	1.0	570	49.128	49.042	1
ОБЩО	561	61634.7	63743.0	10839.0	74582	58.015	49.584	7262
Товарно движение								
МДТВ	101	26257.6	31694.0	34715.0	66409	49.71	23.724	942
ДТВ	130	21933.3	26284.0	12983.0	39267	50.068	33.514	498
ЛТВ	36	3014.8	3777.0	6335.0	10112	47.89	17.888	118
МВ	84	1042.1	1790.0	1912.0	3702	34.931	16.89	43
ИзЛ	168	4529.0	5458.0	1386.0	6844	49.787	39.70	71
ОБЩО	519	56776.8	69003.0	57331.0	126334	49.37	26.965	1672
ВСИЧКО:	1080	118411.5	132746.0	68170.0	200916	53.70	38.28	8934

Източник: ДП НКЖИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-17 Показатели на нормативен ГДВ 2013/2014

Категория влакове	Брой влакове	Влак-км	Чисто врп. мин.	Прест. мин.	ОВП мин.	Vтех. км/ч	Ууч. км/ч	Брой спирания
Пътническо движение								
МБВ	33	6960.7	6676.5	1120.5	7797	62.55	53.56	147
БВ	81	23824.4	21733.0	2041.0	23774	65.77	60.13	1307
ПВ	148	19904.3	22086.0	4471.0	26557	54.07	44.97	3761
КПВ	355	15218.5	18387.0	2900.0	21287	49.66	42.90	3013
ТСВ	46	748.9	776.5	56.5	833	57.87	53.94	9
ОБЩО	663	66656.8	69659.0	10589.0	80248	57.41	49.84	8237
Товарно движение								
МДТВ	63	12102.8	14576.0	15420.0	29996	49.82	24.21	428
ДТВ	123	20733.4	24639.0	12837	37476	50.49	33.19	486
ЛТВ	41	3552.4	4437.5	7112.5	11550	48.03	18.45	139
МВ	68	867.1	1499.0	1972.0	3471	34.71	14.99	29
ИзЛ	148	5438.8	6198.5	2055.5	8254	52.65	39.54	117
ОБЩО	443	42694.5	51350.0	39397.0	90747	49.89	28.23	1199
ВСИЧКО:	1106	109351.3	121009.0	49986.0	170995	53.65	39.04	9436

Източник: ДП НКЖИ

От таблица 4-17 е видно, че в ГДВ 2013/2014 общите влак-км намаляват за разлика от ГДВ 2011/2012 и ГДВ 2012/2013.

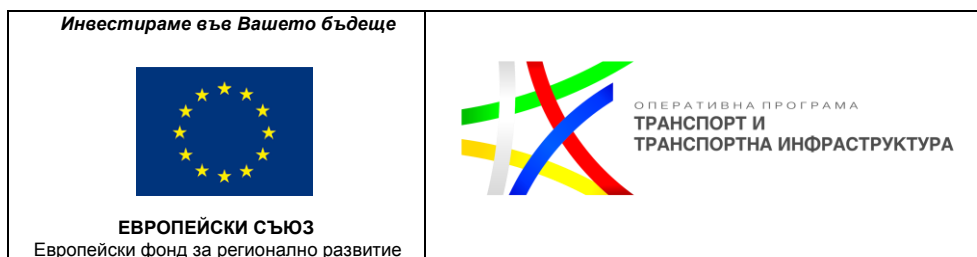
Таблица 4-18 Показатели на нормативен ГДВ 2014/2015

Категория влакове	Брой влакове	Влак-км	Чисто врп. мин.	Прест. мин.	ОВП мин.	Vтех. км/ч	Ууч. км/ч	Брой спирания
Пътническо движение								
МБВ	32	7702.2	7268.0	1687.0	8955	63.58	51.61	219
БВ	76	23454.7	21158.5	2034.5	23193	66.51	60.68	1261
ПВ	145	19929.8	22246.0	4522.0	26768	53.75	44.67	3805
КПВ	364	15726.2	18990.5	3059.5	22050	49.69	42.79	3148
ТСВ	57	986.6	987.0	36.0	1023	59.98	57.87	7
ОБЩО	674	67799.5	70650.0	11339.0	81989	57.58	49.62	8440
Товарно движение								
МДТВ	65	10871.7	12792.0	13891.0	26683	50.99	24.45	347
ДТВ	126	19698.4	23616.0	12163	35779	50.05	33.03	454
ЛТВ	34	3052.6	3785.0	4968.0	8753	48.39	20.92	115
МВ	84	1118.2	1826.0	2213.0	4039	36.74	16.61	30
ИзЛ	143	2104.4	2741.0	413.0	3154	46.06	40.03	23
ОБЩО	452	36845.3	44760.0	33648.0	78408	49.39	28.2	969
ВСИЧКО:	1126	104644.8	115410.0	44987.0	160397	53.49	38.91	9409

Източник: ДП НКЖИ

2.4.1. Категоризация на пътническите влакове, експлоатационни скорости, капацитет и населеност по видове влакове. Динамика на изменение.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-19 Скорост по видове влакове

Пазарни сегменти	Участъкова скорост (км/час)		
	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Международни превози	52.65	55.49	51.69
Превози с ИНТЕРСИТИ (бързи влакове със задължителна резервация) влакове	66.37	65.91	71.34
Превози с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове	57.76	55.92	56.44
Крайградски превози	43.20	42.58	42.81
Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии	45.15	44.45	45.16
Регионални превози по второстепенните жп линии	37.39	37.93	37.46
Общо превози, обект на ЗОУ	47.52	46.64	47.32
Всичко	48.71	47.84	48.08

Източник: ИА „Железопътна администрация“

От таблица 4-19 е видно през последните три години, че участъковата скорост се запазва относително непроменена.

В таблица 4-20 е показан капацитета на пътническите влакове, по видове влакове за 2013 г., 2014 г. и 2015 г.

Таблица 4-20 Капацитета на пътническите влакове, по видове влакове

Пазарни сегменти	Брой влакове (бр. вл/ср.дневно)		
	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Международни превози	22	26	24
Превози с ИНТЕРСИТИ (бързи влакове със задължителна резервация) влакове	8	8	4
Превози с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове	68	69	71
Крайградски превози	237	266	269
Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии	106	114	107
Регионални превози по второстепенните жп линии	109	126	129
Общо превози, обект на ЗОУ	520	575	576
Всичко	550	609	604

Източник: ИА „Железопътна администрация“

От таблицата се вижда увеличаване на крайградските превози през 2014 г. и 2015 г.

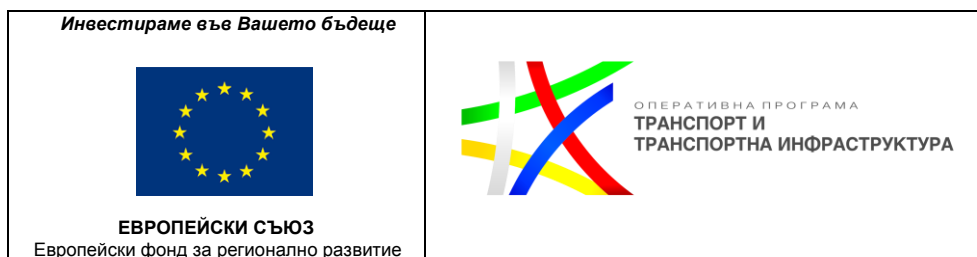
Таблица 4-21 Средна населеност по видове влакове

Пазарни сегменти	Средна населеност на влак (пътн./влак/ср.дневно)		
	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Международни превози	29	18	11
Превози с ИНТЕРСИТИ (бързи влакове със задължителна резервация) влакове	133	113	108
Превози с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове	145	142	120
Крайградски превози	59	68	63
Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии	48	37	30
Регионални превози по второстепенните жп линии	41	32	25
Общо превози, обект на ЗОУ	87	83	73
Всичко	93	82	71

Източник: ИА „Железопътна администрация“

От таблица 4-21 се вижда, че средната населеност на влаковете намалява.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



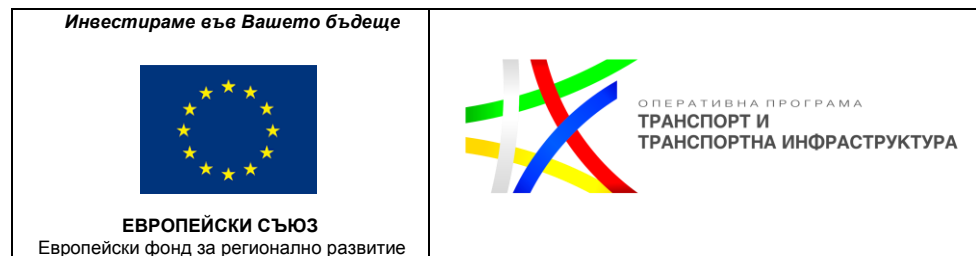
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2.4.2. Категоризация на товарните влакове, експлоатационни скорости, средна брутна и нетна маса по видове влакове. Динамика на изменение.

В таблица 4-14, таблица 4-15, таблица 4-16, таблица 4-17 и таблица 4-18 са показани участъковата и техническата скорост на товарните влакове по видове влакове.

2.4.3. Закъснения и причини за закъсненията на влаковете

В таблица 4-22 са представени данните за закъсненията на влакове на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД - причини на закъснението, време на закъснението.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

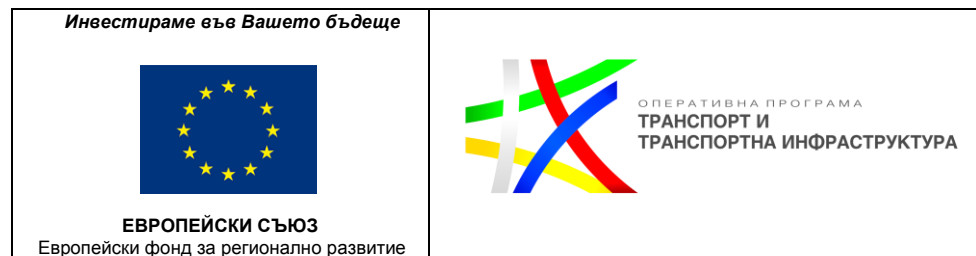
Таблица 4-22 Данни за закъсненията на влакове на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД - причини за закъснението, време на закъснението

Година		В крайна гара	ДП НКЖИ						БДЖ-ПП ЕООД					ДРУГИ
			УДВК	Ж.П.С.	С.Т.	ЕНЕРГЕТИКА	СТР. ОБЕКТ	ВРЪЗКА	ЛОКОМОТИВИ	ВАГони	ПЪТН. ПРЕВОЗИ	ПРЕВ. И МАН. ДЕЙНОСТ	ВРЪЗКА	
			МИН.	МИН.	МИН.	МИН.	МИН.	МИН.	МИН.	МИН.	МИН.		МИН.	МИН.
2011	общо за 2011 г.	639261	1051	78156	15141	23884		27	141075	3869	7994		170	367894
	средно на месец за 2011 г.	53272	88	6513	1262	1990		2	11756	322	666		14	30658
2012	общо за 2012 г.	443348	2498	46130	13364	17584		29224	180767	4459	37457		565	111300
	средно на месец за 2012 г.	49261	278	5126	1485	1954		3247	20085	495	4162		63	12367
2013	общо за 2013 г.	562058	2801	139813	19781	24391	79536		183406	7548	15616		119	89047
	средно на месец за 2013 г.	46838	233	11651	1648	2033	6628		15284	629	1301		10	7421
2014	общо за 2014 г.	717390	11791	157154	36356	30921	150903		191483	9960		11903		116919
	средно на месец за 2014 г.	59783	983	13096	3030	2577	12575		15957	830		992		9743
2015	общо за 2015 г.	968429	9153	318188	34748	34453	207447		230135	9755		13195		111355
	средно на месец за 2015 г.	80702	763	26516	2896	2871	17287		19178	813		1100		9280

Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД

Реализираните закъснения на влаковете и техните причини за периода 01.01.2011 г. до 31.12.2015 г. в РЗ ОД УДВГД Г.Оряховица са представени в таблица 4-23.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



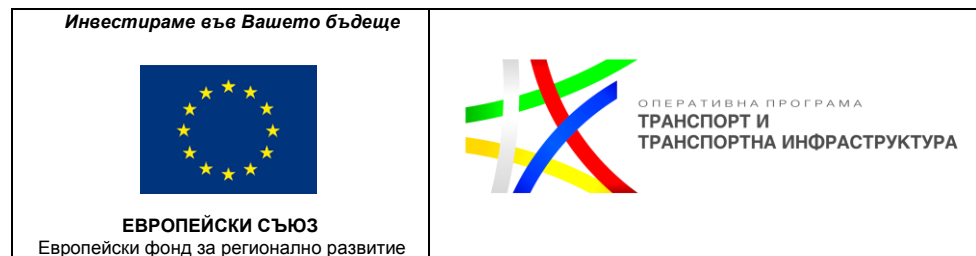
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-23 Закъснения на влаковете и техните причини за периода 01.01.2011 г. до 31.12.2015 г. в РЗ ОД УДВГД Г. Оряховица

Категория влак	Брой влакове	Общо минути закъснение	Причини								
			ДП НКЖИ					"ПРЕВОЗВАЧИ"			Други: Природни бедствия, КПП, Митница, Админист рация, ОС
			Движен ие	Ж.П.С	С.Т	Енерго	Трета страна и стр. об.	Локомо тивни	Вагони	Пътнич ески връзки и други	
Период от 01.01.2011 до 31.12.2011											
МБВ	450	17845	28	5940	461	251	234	5728	194	435	4574
БВ и ПВ	9094	245814	343	116153	10697	5934	5794	71198	2385	3469	29865
ТВ	532	74308	69	3819	362	1609	3126	31037	3747	16423	14214
Общо за периода	10076	337967	440	125912	11520	7794	9154	107963	6326	20327	48653
Период от 01.01.2012 до 31.12.2012											
МБВ	496	18415	547	3215	370	506	338	5143	142	427	7727
БВ и ПВ	8614	215325	630	56869	11807	6626	3309	86529	2934	3802	42819
ТВ	617	52458	239	2490	304	755	3678	12378	3118	10094	19402
Общо за периода	9727	286198	1416	62574	12481	7887	7325	104050	6194	14323	69948
Период от 01.01.2013 до 31.12.2013											
МБВ	825	41000	56	7579	307	220	0	8660	163	3224	20777
БВ и ПВ	9658	217953	163	74739	6146	6687	0	77244	4010	8131	40833
ТВ	568	49027	653	2416	198	1769	5025	16395	4403	12993	6403
Общо за периода	11051	307980	872	84734	6651	8676	5025	102299	8576	24348	68013
Период от 01.01.2014 до 31.12.2014											
МБВ	466	18820	52	3765	420	556	388	5193	192	477	7777
БВ и ПВ	8514	218355	630	59869	11807	6626	3309	86529	2944	3802	42839
ТВ	717	57657	239	2740	304	753	3978	15826	3418	10094	20400
Общо за периода	9697	294832	921	66374	12531	7935	7675	107548	6554	14373	71016
Период от 01.01.2015 до 31.12.2015											
МБВ	543	21545	28	8640	461	251	234	6028	194	435	5274
БВ и ПВ	10094	253124	343	124063	10397	5934	5774	70978	2355	3469	29811
ТВ	542	77206	69	3919	362	1609	3176	32037	3797	16923	15314
Общо за периода	11179	351875	440	136622	11220	7794	9184	109043	6346	20827	50399

Източник: ДП НКЖИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

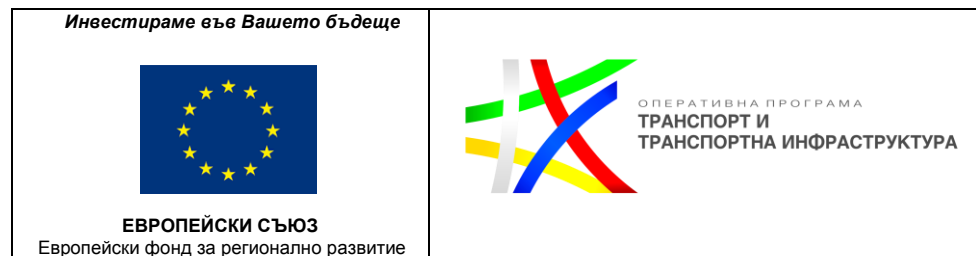
Таблица 4-24 Реализирани закъснения на влаковете и техните причини за периода 01.01.2011 г. до 31.12.2015 г. в РЗ ОД УДВГД Пловдив

Период Година	Категория влак	Брой влакове	Общо минути закъснение	Причини								
				ДП НКЖИ					"ПРЕВОЗВАЧИ"			Други: Природни бедствия, КПП, Митница, Администрация
				Движение	Ж.П.С	С.Т	Енерго	Трета страна и стр. об.	Локомотиви	Вагони	Пътнически връзки и други по Превозвач	
2011	ПВ	10235	150356	234	25761	5792	2620	0	51287	1711	721	62230
2011	ТВ	1153	73254	0	4395	305	108	0	18503	1060	38991	9892
2011	ПВ+ТВ	11388	223610	234	30156	6097	2728	0	69790	2771	39712	72122
2012	ПВ	9434	154071	176	28065	4854	3478	0	61112	523	985	54878
2012	ТВ	1363	107827	421	1316	299	1118	0	27661	1049	64177	11786
2012	ПВ+ТВ	10797	261898	597	29381	5153	4596	0	88773	1572	65162	66664
2013	ПВ	9876	455840	1632	58699	12467	10808	211753	80133	3035	7829	69484
2013	ТВ	606	79937	0	1881	775	3789	8105	20998	3739	15245	25405
2013	ПВ+ТВ	10482	535777	1632	60580	13242	14597	219858	101131	6774	23074	94889
2014	ПВ	14110	819737	6966	61053	32145	20087	375526	157911	6860	13900	145289
2014	ТВ	1040	186022	1269	720	829	1900	42575	55843	5296	19307	58283
2014	ПВ+ТВ	15150	1005759	8235	61773	32974	21987	418101	213754	12156	33207	203572
2015	ПВ	17993	1085336	3886	139761	29683	25733	504174	190794	7226	18641	165438
2015	ТВ	1556	416901	738	2162	666	8292	67520	191095	6163	38060	102205
2015	ПВ+ТВ	19549	1502237	4624	141923	30349	34025	571694	381889	13389	56701	267643
Общо за периода		67366	3529281	15322	323813	87815	77933	1209653	855337	36662	217856	704890

Източник: ДП НКЖИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Реализираните закъснения на влаковете и техните причини за периода в УДВГД Сф са представени в таблици 4-24.1, 4-24.2, 4-24.3 и 4-24.4.

Таблица 4-24.1 Реализирани закъснения на МБВ и техните причини за периода 2011 г. до 2015 г. в УДВГД Сф

МБВ															
Месец	Брой влакове	В кр. гара	Съседна администр.	ДП НКЖИ					ПРЕВОЗВАЧ				Други	КПП	Мит.
				УДВК	Ж.П.С	С.Т.	Енер-гетика	други	Локомот.с-во	Вагон.с-во	Пътни-чески	други			
		(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)
2011 г.	1031	85063	40416	1128	1243	177	406	27	2031	433	121	152	28307	6869	3753
2012 г	970	59444	35310	42	4660	153	536	162	4197	152	420	150	3694	6751	3217
2013 г	909	38137	19274	100	3057	176	97	4	3765	133	207	10	1657	7781	1876
2014 г	946	43868	24318	55	2765	536	955	97	5166	488	109	0	2692	5803	884
2015 г	1372	68741	39583	213	5808	711	1187	112	8028	572	132	0	2890	8930	575
Общо	5228	295253	158901	1538	17533	1753	3181	402	23187	1778	989	312	39240	36134	10305

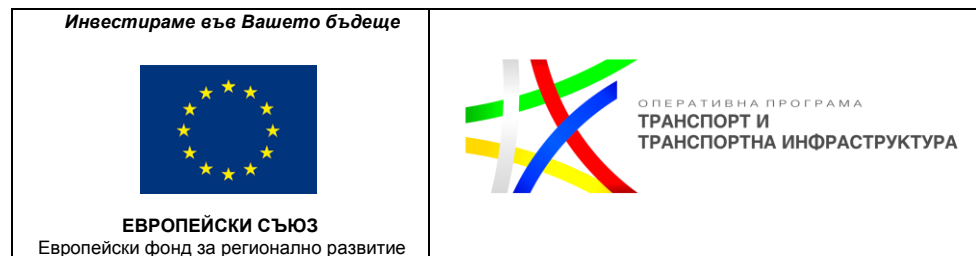
Източник: ДП НКЖИ.

Таблица 4-24.2 Реализирани закъснения на БВ и ПВ и техните причини за периода 2011 г. до 2015 г. в УДВГД Сф

дата	Брой влакове	В кр. гара	ДП НКЖИ				ПРЕВОЗВАЧ			Други
			УДВК	Ж.П.С	С.Т.	Енер-	Локомот.	Вагон.	Пътни-	
						гетика	с-во	с-во	чески	
		(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)	(Мин)
2011 г.	5579	235550	6527	34581	5699	10273	42548	1576	6932	127414
2012 г.	6375	185362	240	31331	5066	6490	76603	2453	9457	53722
2013 г.	6041	151301	2764	49188	6643	10596	51908	2661	7601	19940
2014 г.	8018	246396	5366	79571	12658	17956	74457	5795	5565	45028
2015 г.	10419	308780	7197	137805	12232	18070	83662	4530	2355	42929
Общо	36432	1127389	22094	332476	42298	63385	329178	17015	31910	289033

Източник: ДП НКЖИ.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-24.3 Реализирани закъснения на МДТВ и техните причини за периода 2011 г. до 2015 г. в УДВГД Сф

МДТВ

Дата	брой влакове	В крайна гара (общо мин.)	Съседна админи- страция	ДП НКЖИ					ПРЕВОЗВАЧ			Други (мин.)
				УДВК (мин.)	ЖПС (мин.)	ЕРП (мин.)	СТ (мин.)	трета страна (мин.)	Локомотиви (мин.)	Вагони (мин.)	Други по ТП (мин.)	
2011 г	191	24251	4149	15	0	203	442	417	16114	1251	1402	258
2012 г	307	39153	5220	226	926	0	280	1592	24878	2639	2387	1005
2013 г	166	12546	1570	19	0	312	97	125	8451	690	951	331
2014 г	277	40720	3318	1857	3588	1091	81	1882	21807	2200	1688	3208
2015 г	247	25173	3398	200	4335	617	119	641	10925	1167	1762	2009
Общо	1188	141843	17655	2317	8849	2223	1019	4657	82175	7947	8190	6811

Източник: ДП НКЖИ

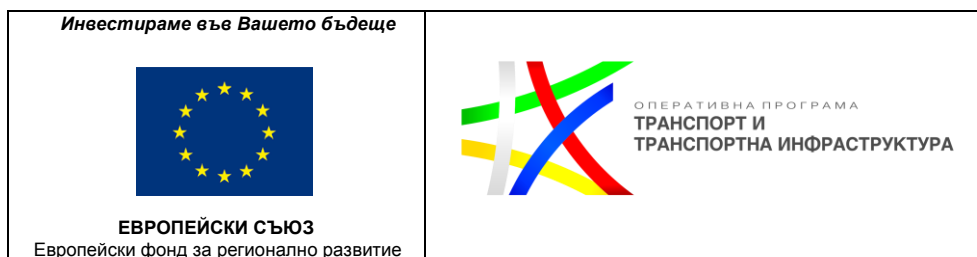
Таблица 4-24.4 Реализирани закъснения на МДТВ и техните причини за периода 2011 г. до 2015 г. в УДВГД Сф

ДТВ, ЛТВ и МВ

Дата	брой влакове	В крайна гара (общо мин.)	ДП НКЖИ					ПРЕВОЗВАЧ			Други (мин.)
			УДВК (мин.)	ЖПС (мин.)	ЕРП (мин.)	СТ (мин.)	трета страна (мин.)	Локомотиви (мин.)	Вагони (мин.)	Други по ТП (мин.)	
2011 г	509	54461	527	2491	3026	379	4349	23937	6439	9620	3693
2012 г	750	70486	1057	3901	3185	1808	10914	29594	8833	9004	2190
2013 г	469	43018	579	1849	3543	435	1922	21496	6851	3118	3225
2014 г	680	58557	825	6036	4676	2819	9510	21170	9156	1437	2928
2015 г	621	68590	570	8353	4200	1329	12887	22819	7979	5518	4935
Общо	3029	295112	3558	22630	18630	6770	39582	119016	39258	28697	16971

Източник: НК ЖИ.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

От таблиците е видно, че закъсненията през годините нарастват. Поради изпълнението на много строително-ремонтни дейности, последните години се забелязва увеличение на минутите закъснение при превозите. Като мярка за намаляване на минутите закъснение може да се използва подобряване контрола на строително ремонтните дейности и спазване сроковете, както и подобряване на схемите отчитащи функционирането.

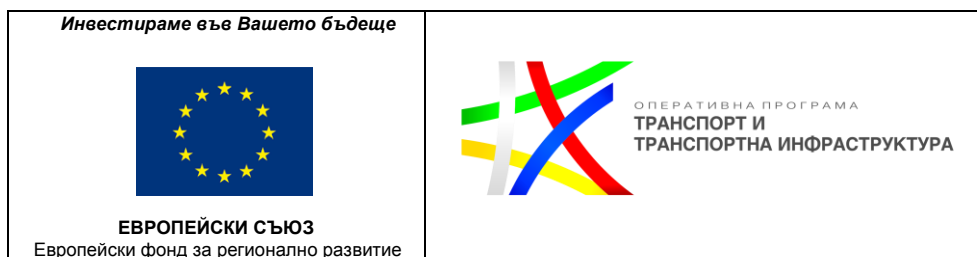
Таблица 4-25 Обобщени данни за закъсненията на пътническите влакове

2010г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	22,4%	11,0%	4,0%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	15,9%	10,5%	3,8%
% закъснения от 60 до 119 мин. в крайна гара	4,3%	0,4%	0,2%
% закъснения над 120 мин. в крайна гара	2,1%	0,1%	0,04%
2011г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	48,5%	16,3%	6,4%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	27,3%	14,6%	5,8%
% закъснения от 60 до 119 минути в крайна гара	13,9%	0,8%	0,3%
% закъснения над 120 минути в крайна гара	7,3%	0,8%	0,3%
2012г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	50,6%	25,0%	10,0%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	34,1%	22,8%	9,2%
% закъснения от 60 до 119 минути в крайна гара	9,7%	1,5%	0,6%
% закъснения над 120 минути в крайна гара	6,8%	0,7%	0,2%
2013г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	60,1%	27,2%	9,7%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	47,9%	25,7%	9,3%
% закъснения от 61 до 120 минути в крайна гара	8,0%	1,1%	0,4%
% закъснения над 120 минути в крайна гара	4,3%	0,4%	0,1%
2014г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	36,2%	27,5%	10,8%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	29,8%	24,7%	10,1%
% закъснения от 61 до 120 минути в крайна гара	4,3%	2,0%	0,5%
% закъснения над 120 минути в крайна гара	2,1%	0,8%	0,2%
2015г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	55,13%	46,93%	9,66%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	43,08%	43,41%	9,10%
% закъснения от 61 до 120 минути в крайна гара	9,01%	2,74%	0,42%
% закъснения над 120 минути в крайна гара	3,03%	0,79%	0,14%

Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

Мерки, които могат да се използват за намаляване на реализираните закъснения са:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- по-точно синхронизиране на сроковете за изпълнение на строително-ремонтните дейности с планирането на ГДВ;
- подобряване на схемите, отчитащи функционирането;
- засилване на контрола от страна на ДП НКЖИ над изпълнителите на строително-ремонтните дейности по отношение сроковете на изпълнение.

2.4.4. Времеви профил – разпределение на влаковете по часове от денонощието по видове

В таблица 4-26 е показано разпределението на пътническите влакове по часови зони от денонощието по видове. Видно е, че през деня броят на пътническите влакове е значително по-голям отколкото рано сутринта и късно вечер.

Таблица 4-26 Разпределение на пътническите влакове по часове от денонощието по видове

Категория влак	2013 г., брой влакове				2014 г., брой влакове				2015 г., брой влакове			
	00.00ч.-06.00ч.	06.00ч.-12.00ч.	12.00ч.-18.00ч.	18.00ч.-24.00ч.	00.00ч.-06.00ч.	06.00ч.-12.00ч.	12.00ч.-18.00ч.	18.00ч.-24.00ч.	00.00ч.-06.00ч.	06.00ч.-12.00ч.	12.00ч.-18.00ч.	18.00ч.-24.00ч.
МБВ	14	5	1	10	9	3	2	9	6	9	4	9
БВ/Р	2	4	4	0	2	3	3	0	1	2	1	0
БВ	9	21	21	16	11	23	19	20	12	22	22	16
КПВ	37	92	94	61	42	113	110	84	46	113	125	80
ПВ	27	46	54	8	31	46	59	12	32	46	54	13

Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

От таблица 4-26 се вижда, че КПВ за часовия период от 12:00 до 18:00 са увеличени значително за 2015 г. спрямо 2013 г.

При съставяне на ГДВ се съблюдава за удобството и комфорта на пътниците, като преди утвърждаването му, той се съгласува с общините.

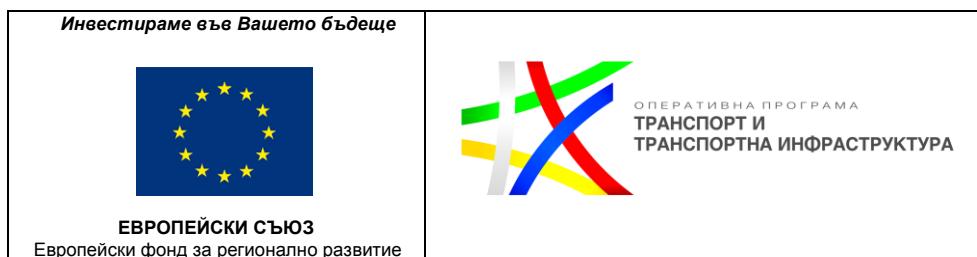
2.5. ТЕХНИКО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

2.5.1. Въведение

Железопътният транспорт има ключова роля за икономическото и общественото развитие. Той увеличава възможностите за достъп до редица национални и регионални обществени услуги и осигурява превоз на по-голям обем товари, в сравнение с всеки друг вид сухоземен транспорт. С развитието на железопътния транспорт се дава възможност за по-голям достъп до световните пазари и нарастване на икономическите ползи. Този вид транспорт има сравнително ниски отрицателни ефекти върху околната среда, което е основание за предприемане на мерки за неговото устойчиво развитие.

На макроикономическо ниво може да се каже, че с инвестирането в транспортния сектор се благоприятства растежа на икономиката, и от там увеличаване възвръщаемостта на вложените инвестиции. В тази връзка е ясно, че от съществено значение за растежа е транспортната инфраструктура на страната. С повишаване на нивото на развитие на инфраструктурата ще се повиши мобилността и предлагането на висококачествени транспортни услуги, което е съществен фактор за развитие на конкурентоспособността на българската икономика, като цяло.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-27 Предимства и недостатъци на жп транспорта

Предимства на жп транспорт:	Недостатъци на жп транспорт:
<ul style="list-style-type: none"> - Най-безопасният вид транспорт. - Социална и икономическа необходимост. - Използва се при нужда от транспортиране на товари с голям обем. - Използва се при нужда от превози на дълги разстояния. - Евтин транспорт за превоз на товари и стоки, които са от индустриално значение. - Бърз трансфер на стоки по време на извънредни ситуации. - Възможност да се комбинира лесно с друг вид транспорт, дори комбинация на повече от два вида транспорт. - Екологичен транспорт. 	<ul style="list-style-type: none"> - Големи инвестиции за изграждане, модернизиране и поддържане на железопътната инфраструктура. - Липса на мобилност по отношение на маршрутите и времето. - Невъзможност за предоставяне на услуги от „врата до врата“, тъй като железопътният транспорт е обвързан с определена железопътна мрежа. - Неизгоден транспорт за превози на близки разстояния.

За повишаване нивото на развитие на железопътния сектор е необходимо да се анализират технико-икономически показатели на подвижния железопътен състав.

2.5.2. Цел на анализа на технико-икономически показатели на подвижния железопътен състав

Целта на анализа е изследване на технико-икономическите показатели на подвижния железопътен състав, въз основа на който да се направят изводи и да се начертаят мерки за подобряване и усъвършенстване на инвестиционната политика в железопътния транспорт.

2.5.3. Видове технико-икономически показатели на подвижния състав

Технико-икономическите показатели се делят на:

- Количествени показатели, които се разделят на показатели за превозна работа (превоз на товари, превоз на пътници, товарооборот, пътник-оборот) и техническа работа (пробег на подвижния състав);
- Качествени показатели, които се разделят на показатели по мощност/товароспособност и по време;
- Комбинирани показатели, които обобщават два или повече показатели.

Разграничаването на количествени и качествени показатели е условно, тъй като всеки един от тях оказва в известен смисъл влияние върху другия. Количествените показатели се отразяват на качеството на работа, а качествените показатели съдържат параметри, с които се характеризира работата на подвижния железопътен състав в количествено отношение.

Обект на анализа са видовете качествени показатели на подвижния състав (вагони и локомотиви).

Качествените показатели се разделят на две основни групи: качествени показатели за използването на вагоните и качествени показатели за използването на локомотивите.

❖ Качествени показатели за използване на товарните вагони

- Оборот на вагона – време на извършване от едно натоварване до друго натоварване;
- Общ рейс на вагона – средно превозното разстояние;
- Среден денонощен пробег на вагона;
- Средно-статистично натоварване на вагона;
- Средно-динамично натоварване на вагона.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

❖ Качествени показатели за използване на локомотивите

- Пълен оборот на локомотива;
- Експлоатационен пробег на локомотива;
- Среден денонощен пробег на локомотива;
- Производителност на локомотива.

2.5.4. Техничко-икономически показатели на подвижния жп състав от гледна точка на поддържане и обновяване

Подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация. Статистиката показва следните данни за подвижния състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура:

Таблица 4-28 Подвижен състав в парка на България

ПОДВИЖЕН СЪСТАВ В ПАРКА НА БЪЛГАРИЯ (по година на производство към 20.06.2016 г.)					
Тип	0÷1979 г.	1980 ÷ 1989 г.	1990 ÷ 1999 г.	2000 ÷ 2009 г.	2010+
Товарни вагони	3400	7879	1489	127	60
Пътнически вагони	388	432	137	0	30
Електрически локомотиви	140	114	31	0	0
Дизелови локомотиви	257	25	4	0	2
Електрически мотриси	64	0	0	33	0
Дизелови мотриси	0	0	0	27	0
Специализирани машини	40	86	24	22	0

Изводи:

От данните в таблицата е видно, че над 95% от подвижния жп състав е построен преди 2000 г. и е морално и физически остарял.

През последните 15 години са вложени минимални средства за обновяването му.

Не се планират инвестиции в подвижния жп състав.

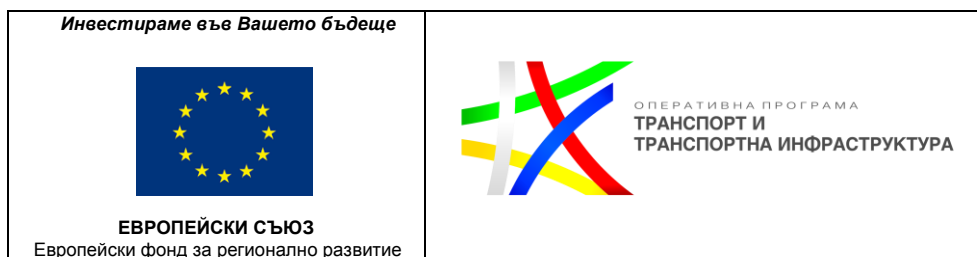
Подмяната на подвижния жп състав е повече от належаща.

Пътническите превози по националната инфраструктура се осъществяват с вагони, купени преди 45 години. Към 26 октомври 2015 г. БДЖ разполага със 788 пътнически вагона. От тях технически годни са почти половината. Най-новите пътнически вагони са само 30 броя и са въведени в експлоатация през 2013 г. Всички останали са доста по-стари от 20 години.

Над 40 години се ползват дизелови локомотива от серия 07 и електрически мотриси от серия 32, които все още возят пътници.

Над 70% от товарните вагони и около 85% от локомотивите са на възраст над 30 години. За ремонт и модернизация или закупуване на нови товарни вагони и локомотиви са необходими сериозни инвестиции.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Предстои изграждането на немалко жп линии, позволяващи на влаковете да се движат по тях със скорост 160 км/час, като някои от тях вече са вече в експлоатация, а все още няма наличен подвижен жп състав с такива възможности.

Българските жп превозвачи не разполагат с подвижен жп състав, имащ възможностите да развива подобни скорости.

За да имаме железница на средноевропейско ниво за следващите години, са необходими сериозни инвестиции.

2.5.5. Анализ на технико-икономическите показатели на подвижния състав

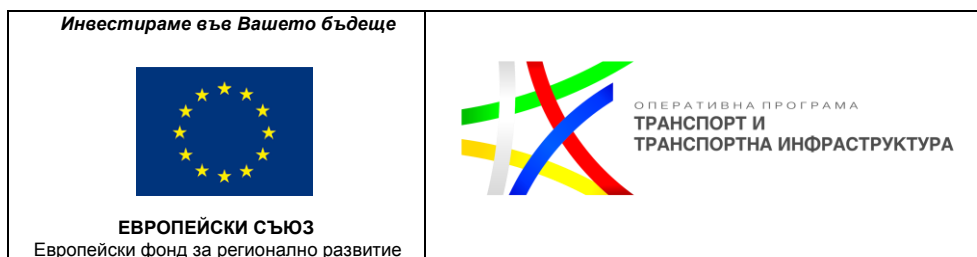
Анализът обхваща следните технико-икономически показатели на подвижния състав по данни на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД за период 2000-2015 г.:

2.5.5.1. Анализ на средно превозно разстояние и средно статично натоварване на товарен вагон

Таблица 4-29 Средно превозното разстояние и натоварване на товарен вагон

№	Превозна дейност	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Превозени товари	х.т	10 777,9	11 607,0	9 769,5	8 860,9	8 658,1	8 315,9
2	в т.ч. международни превози	х.т	3 288,3	3 509,1	2 916,0	2 577,6	2 307,4	2 584,3
3	Извършена работа	млн. ткм	2 352,1	2 497,3	2 043,3	1 805,7	1 778,2	1 783,0
4	в т.ч. международни превози	млн. ткм	881,7	936,6	780,7	689,6	569,9	636,0
5	Средно превозно разстояние – общо	км	218,2	215,2	209,1	204,0	205,0	214,4
6	Средно статично натоварване на товарен вагон	тона	44,1	44,0	45,9	46,0	46,8	46,0
7	Натоварени вагони	брой	244 419	263 712	212 910	193 884	184 880	180 596

Източник: „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-6 Средно превозно разстояние на товарен вагон

Графиката показва, че за периода от 2010 г. до 2013 г. включително, стойността на средно превозното разстояние намалява. Най-ниска стойност е отчетена през 2013 г. – 204 км. От 2013 г. до 2015 г. включително, се наблюдава покачване на стойността.

Извод:

За изчисляване на превозната работа в тонкилометри се използват показателите средно превозно разстояние и количество на товарите. Средно превозно разстояние се установява както за всеки отделен вид товар, а така също и общо за всички товари, превозвани по железопътния транспорт. Колкото по-голямо е средното превозно разстояние при едно и също количество на превозените товари, в тонове, толкова по-голяма е величината на превозната работа в тонкилометри и обратно!

Величината на средното превозно разстояние е средно претеглена стойност и основно зависи от големината на територията на отделните страни, специфичното разположение на жп мрежа, териториалното развитие на производството, количеството и структурата на превозваните товари, а също и рационалната организация на превозите.

От тук, можем да направим извода, че стойността на средно превозното разстояние има тенденция към повишаване през последните 3 години, което е резултат от нарастване на количеството на извършените превози.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-7 Средно статично натоварване на товарен вагон

Графиката показва, че за периода през 2010 г. и 2011 г. включително стойността на средно статично натоварване на товарен вагон е постоянна величина. В последните 3 години – от 2012 г. до 2014 г. показателят се е повишил значително (почти двойно), което се обяснява с повишената степен на използване на товароспособността на вагоните. През 2015 г. има лек спад от 0,5 тона на средно статично натоварване на товарен вагон.

Извод:

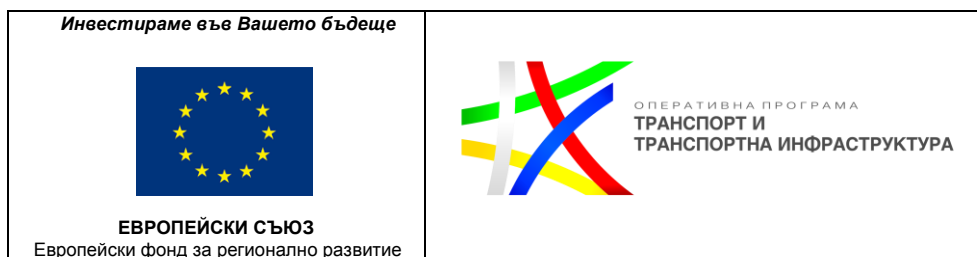
Като цяло степента на използване на товароспособността на вагоните през последните години се е повишила много в сравнение с тази през 2010 и 2011 г. През последната 2015 г. средно превозното разстояние е завишено, а средно статичното натоварване на товарни вагони намалява, т.е. голямотонажни вагони се използват за осъществяване на превози на дълги разстояния, което води до повишаване на показателя за динамично натоварване.

2.5.5.2 Анализ на показателите за извършена работа от локомотивите (дизелова и електрическа тяга)

Таблица 4-30 Показатели за извършена работа от локомотивите

№	Товарно движение	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Извършена работа от локомотивите в бруто тонкм (без сл.маса на локомотива)	млн. брткм	4 979,0	5 317,0	4 246,1	3 678,8	3 747,9	3 558,3
	в т.ч. електрическа тяга	млн. брткм	4 235,2	4 573,5	3 467,4	3 000,0	3 126,0	3 014,1
	дизелова тяга	млн. брткм	743,8	743,5	778,7	671,8	621,9	544,2
2	Бруто тонкм от диспечерски маневрени влакове	млн. брткм	326,6	355,7	252,6	215,0	243,8	623,1
	в т.ч. електрическа тяга	млн. брткм	210,6	228,6	152,9	137,8	142,3	532,1

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



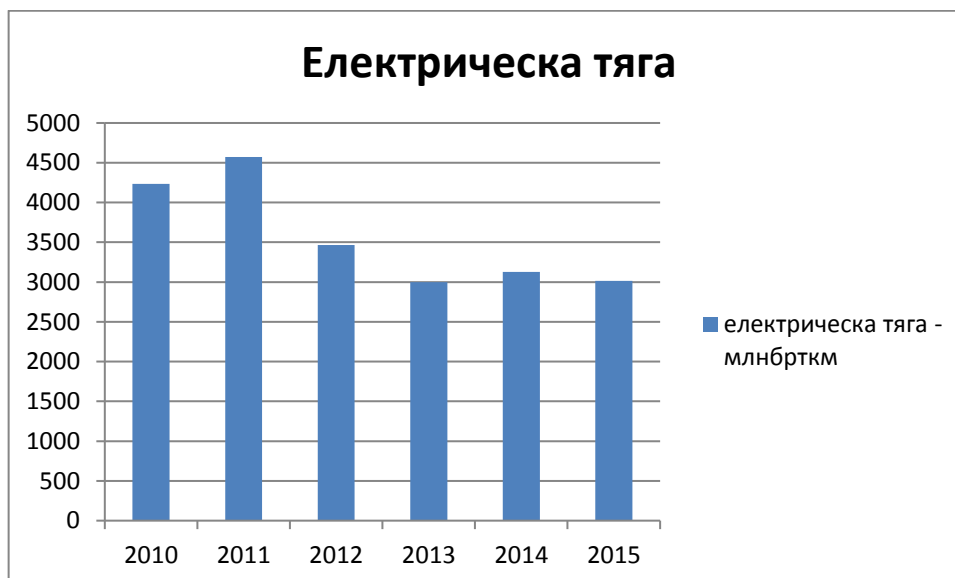
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Графично изображение на дизелова и електрична тяга, като резултат от извършената работа на локомотивите:



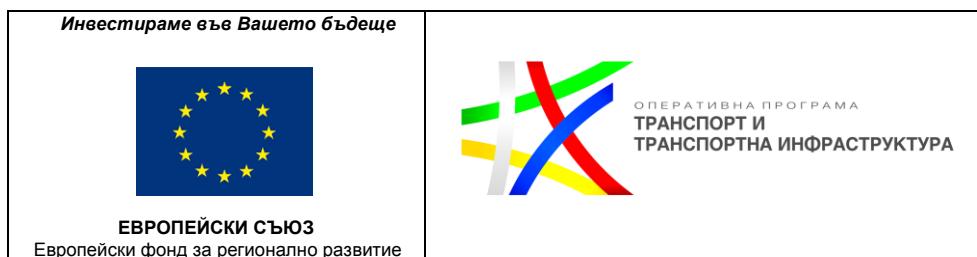
Фигура 4-8 Дизелова тяга

В последните години от 2013 г. до 2015 г. включително показателите на дизеловата тяга намаляват плавно.



Фигура 4-9 Електрическа тяга

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В последните години от 2013 г. до 2015 г. включително показателите на електрическата тяга не се променят и поддържат едни и същи стойности, които обаче са няколко пъти по-високи от показателите на дизеловата тяга.

Извод:

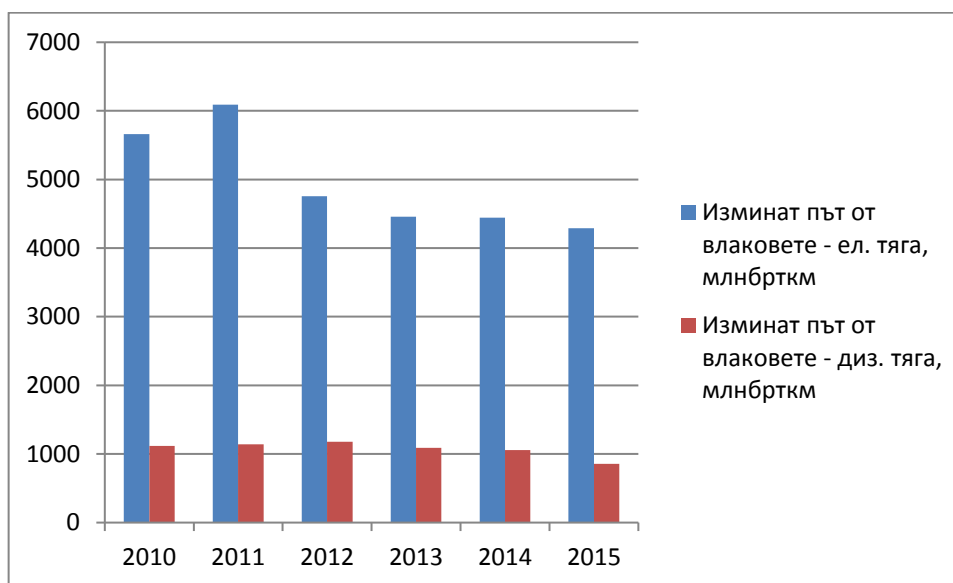
В товарното движение, по отношение на извършената работа с локомотиви се използва повече електрическа тяга, в сравнение с дизеловата, което е икономически по-изгодно и удовлетворява в по-голяма степен екологичните изисквания.

2.5.5.3 Анализ на показателите за изминат път от влаковете с електрическа и дизелова тяга

Таблица 4-31 Показатели за изминат път от влаковете

№	Товарно движение	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Изминат път от влаковете	хил. влаккм	6 778,8	7 232,7	5 932,9	5 545,6	5 498,0	5 143,7
	в т.ч. електрическа тяга	хил. лаккм	5 662,2	6 090,1	4 755,6	4 456,4	4 442,1	4 289,0
	Дизелова тяга	хил. влаккм	1 116,6	1 142,6	1 177,3	1 089,2	1 055,9	854,7
2	Изминат път от диспечерски маневрени влакове	хил. влаккм	555,4	589,4	447,3	422,6	330,8	778,8
	в т.ч. електрическа тяга	хил. влаккм	334,8	360,1	228,9	239,2	43,0	440,8

Графично изображение на изминат път от влаковете:



Фигура 4-10 Изминат път от влаковете

Показателят за изминат път от влаковете с дизелова тяга не се е променил от 2010 г. до 2015 г. включително и се поддържа един и същи, докато изминатият път с електрическа тяга в последните 4 години се е понижил, в сравнение с 2010 и 2011 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

През последните 4 години този показател е постоянен, което е свързано с промяната в графици за движение.

Видно е, че изминатия път с електрическа тяга има по-високи стойности в сравнение с дизелова тяга, което показва, че превозите са по-големи по електрифицираните жп линии.

2.5.5.4. Анализ на показателите за оборот на товарния вагон

Таблица 4-32 Показатели за оборот на товарен вагон

№	Оборот на товарния вагон общо	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		часове	194,7	203,7	223,2	216,0	242,7	289,4
1	Време в движение, вкл. престой в междугарие	час	16,8	16,5	16,7	16,5	17,8	16,3
2	Престой в технически гари	час	64,5	50,9	51,0	47,4	53,1	52,2
3	Престой в гарите, товаро-разтоварни работи	час	57,0	53,9	59,5	55,1	0,0	70,1
4	Необхванати престои за изравняване	час	56,4	82,4	95,9	97,0	171,8	150,9

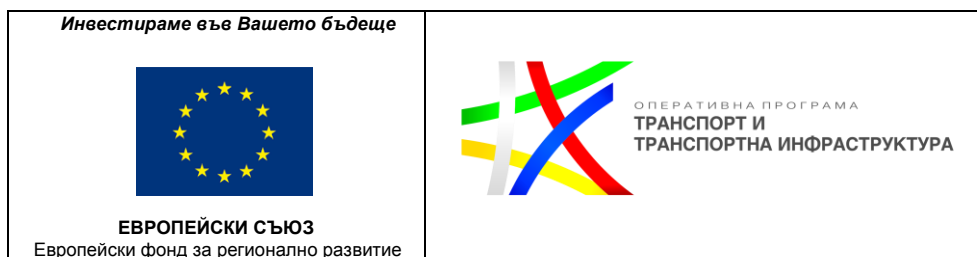
Графично изображение на оборота на товарен вагон



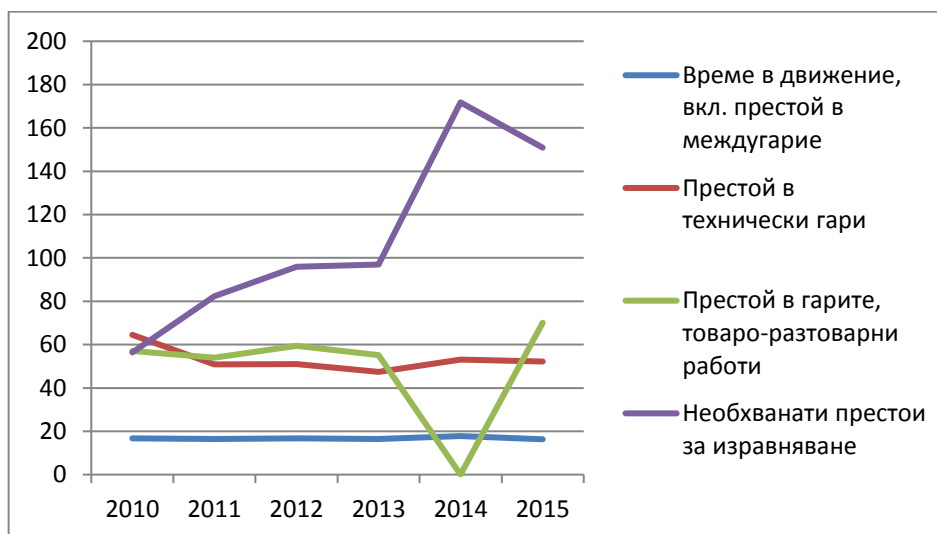
Фигура 4-11 Оборот на товарен вагон

В периода от 2010 г. до 2015 г. включително се вижда, че показателят нараства, което показва завишено използване на товарни вагони за извършване на превози, в зависимост от нуждите за жп сектор.

Факторите, които оказват въздействие върху този показател са дадени на графиката по-долу:



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-12 Фактори, влияещи върху оборот на товарен вагон

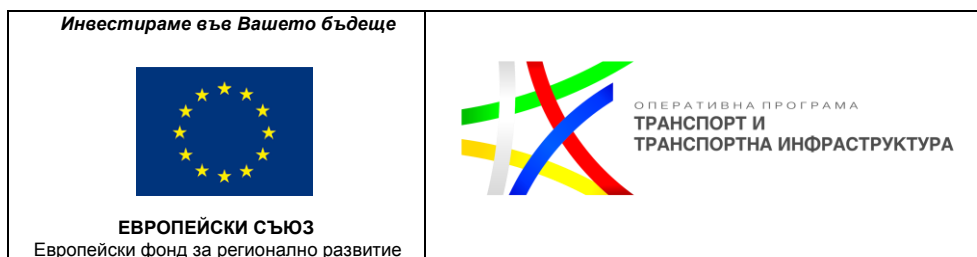
От графиката на технико-икономическите показатели по време е видно, че престоя в гарите, товарно-разтоварните работи от 2014 г. до 2015 г. значително нараства.

2.5.5.5 Анализ на показателите средна брутна тежина на товарен влак, средноденоношна производителност на товарен вагон и скорост на движение

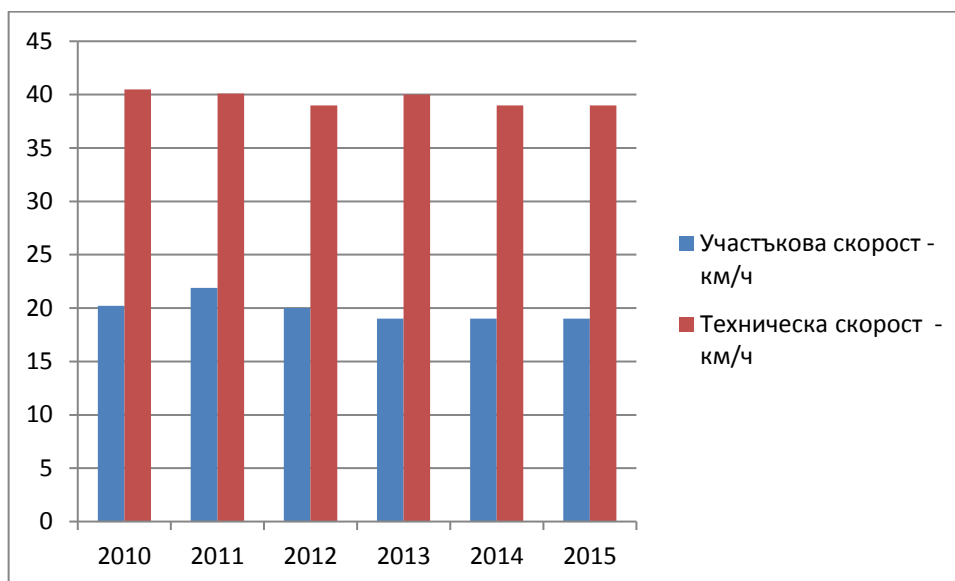
Таблица 4-33 Качествени показатели на товарен вагон

№	Качествени показатели	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Средна брутна тежина на товарен влак (със служебна маса на локомотива)	тона	837	864	848	933	933	928
2	Средноденоношна производителност на товарен вагон	тонкм	1 062	1 111	1 033	1 037	951	819
3	Коефициент на празния пробег	%	40,3	41,9	41,0	40,0	40,0	41,0
4	Участъкова скорост	км/ч	20,2	21,9	20,0	19,0	19,0	19,0
5	Техническа скорост	км/ч	40,5	40,1	39,0	40,0	39,0	39,0

Графични изображения на участъкова и техническа скорост.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-13 Участъкова и техническа скорост

Графичното изображение на средна брутна тежина на товарен влак (със служебна маса на локомотива) и средноденонощна производителност на товарен вагон:



Фигура 4-14 Средна брутна тежина на товарен влак и средноденонощна производителност на товарен вагон

От графиката на технико-икономическите показатели е видно, че средно брутната тежина на влака намалява, а участъковата и техническа скорост на движение е постоянна.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

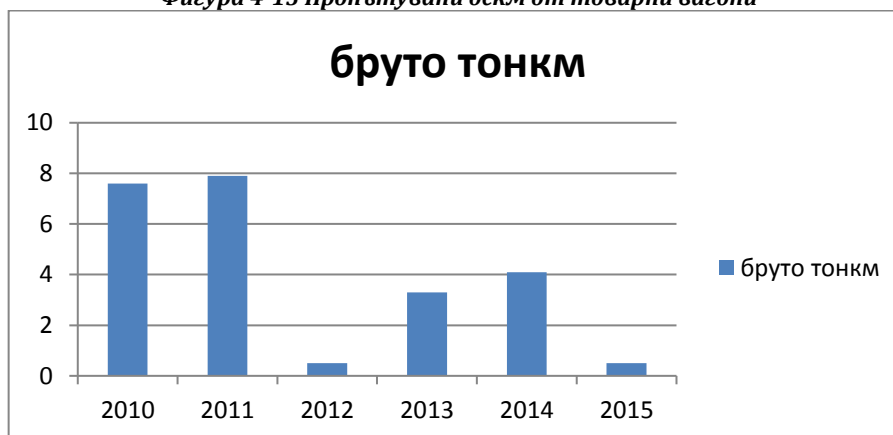
2.5.5.6 Анализ на показателите на пропътувани оскм от товарните вагони в раб. Влакове

Таблица 4-34 Качествени показатели на товарен вагон

№	Работни влакове	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Пропътувани оскм от товарните вагони в раб.влакове	млн	0,5	0,6	0,1	0,3	0,4	0,0
2	Бруто тонкм	млн	7,6	7,9	0,5	3,3	4,1	0,5
3	в т.ч. електрическа тяга	млн	5,5	5,7	0,4	3,0	3,9	0,4
4	Изминат път от влаковете	хил. влаккм	13,2	14,3	1,0	9,4	8,8	0,9
5	в т.ч. електрическа тяга	хил. влаккм	9,6	9,8	0,9	7,4	8,3	0,7

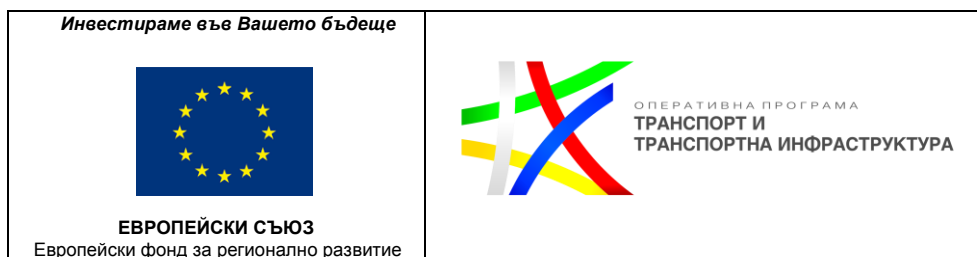


Фигура 4-15 Пропътувани оскм от товарни вагони



Фигура 4-16 Бруто тонкм

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В последната 2015 г. са отчетени нулеви стойности на пропътувани оскм от товарните вагони в работните влакове на БДЖ-ТП ЕООД. В последните три години са занижени показателите бруто тонкм на работните влакове на БДЖ-ТП ЕООД.

Извод:

Изминат път от работните влакове на БДЖ намалява от 2012 до 2015 г. включително.

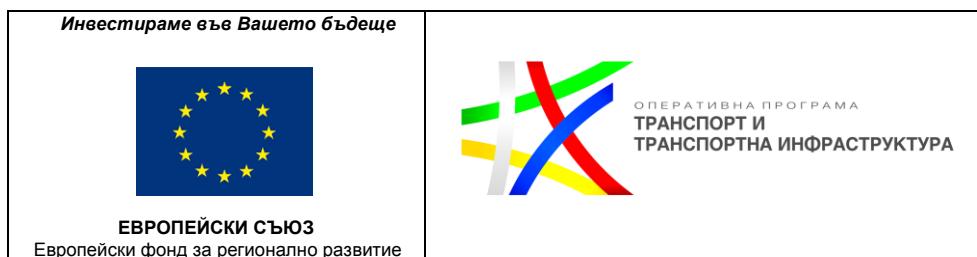
Работните влакове се движат между бази, кариери и други пунктове на строителни и ремонтни организации и обектите им.

Занижаването на отчетени стойности на пропътувани бруто тонкм на работните влакове на БДЖ-ТП ЕООД през 2015 г. се дължи на това, че дейностите за извозване на подвижния състав за извършване на ремонтни дейности по технологични нужди се изпълняват от ДП НКЖИ.

2.5.5.7 Анализ на показателите на изминатият път от локомотивите

Таблица 4-35 Показатели на изминат път от локомотивите

№	Извършена работа	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Изминат път от локомотивите	хил. локкм	33 992,1	36 606,0	8 035,9	7 896,4	7 253,5	6 958,8
2	в т.ч. електрическа тяга	хил. локкм	21 504,9	21 863,5	8 035,9	5 437,1	5 250,0	5 210,8
3	Изминат път от локомотивите във влаково движение	хил. локкм	29 043,2	31 250,5	5 523,7	4 127,2	3 727,2	3 694,2
4	в т.ч. електрическа тяга	хил. локкм	18 761,9	18 890,0	5 282,6	3 026,7	2 998,4	2 955,2
5	Изминат път от локомотивите във влаково движение (без раб. влакове, вкл. изолир. пробег и двойна тяга) общо	хил. локкм	30,108,4	32 752,5	3 848,6	4 845,7	4 759,3	4 825,6
6	в т.ч. електрическа тяга	хил. локкм	19 529,5	22 446,8	5 271,6	3 493,1	3 331,3	3 667,2



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-17 Изминат път от локомотивите

Изминатият път от локомотиви в последните 4 години е намалял значително, в сравнение с данните за 2010 и 2011 г.

Извод:

Това се дължи на съкратените влакове, закрити жп линии, промени в разписания на влаковете, липса на годин жп състав, намалено търсене на жп услуги, избор на алтернативен транспорт и др.

Таблица 4-36 Показатели на извършена работа

№	Извършена работа	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Пътнически влакове	хил.локкм	23 963,1	25 282,0	283,7	157,3	132,4	87,3
2	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	14 648,1	16 878,5	240,3	145,7	99,8	84,8
3	Товарни и смесени влакове	хил.локкм	6 145,3	7 470,5	4 987,9	4 688,4	4 626,9	4 738,3
4	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	4 881,4	5 568,3	3 473,7	3 347,4	3 231,5	3 582,4

Извършената работа от пътнически влакове в последните 4 години е намалял значително, в сравнение с данните за 2010 и 2011 г.

Извод:

Намаляването на извършената работа се дължи на съкратените влакове, закрити жп линии, промени в разписания на влаковете, липса на годин жп състав, намалено търсене на жп услуги, избор на алтернативен транспорт и др.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

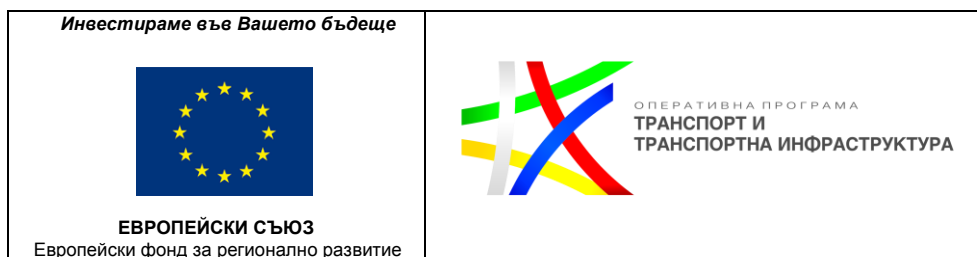


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

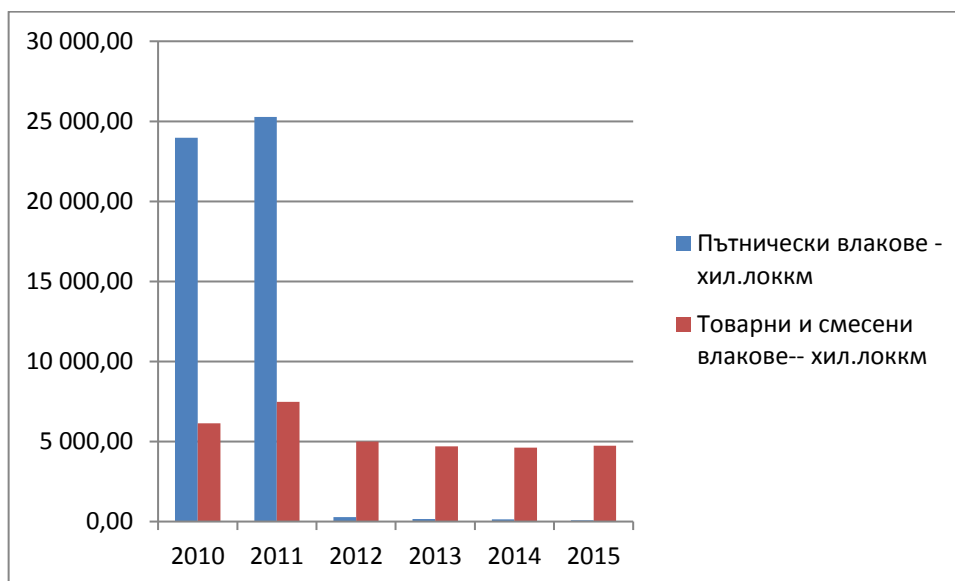
Таблица 4-37 Извършена работа от локомотивите

№	Извършена работа	мярка	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Изминат път от спомагателните локомотиви - общо	хил.локкм	4 948,9	5 355,5	2 753,3	3 769,2	3 526,3	3 264,6
2	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	2 753,1	2 973,5	1 675,0	2 410,4	2 251,8	2 255,7
3	Маневра по наряд	хил.локкм	1 585,5	1 715,6	785,0	803,3	784,3	587,0
4	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	199,8	216,1	57,6	94,9	109,8	94,6
5	Помощни локомотиви (двойна тяга) общо	хил.локкм	1 760,7	1 905,1	1 177,0	1 635,4	1 540,1	1 410,7
6	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	1 571,3	1 698,6	1 053,5	1 299,5	1 187,2	1 312,6
7	Изолирано движение при влаковете	хил.локкм	1 175,6	1 272,6	431,4	810,5	802,1	721,7
8	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	845,3	903,8	358,2	702,4	654,1	538,1
9	Други видове спомагателна работа - общо	хил.локкм	427,1	462,2	359,9	520,0	399,8	545,3
10	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	136,6	148,2	205,8	313,6	300,5	310,4
11	Изолирано движение и двойна тяга за товарните и смесени влакове	хил.локкм	877,4	610,9	399,0	1 323,3	1 378,4	785,7
12	в т.ч. електрическа тяга	хил.локкм	606,2	472,0	287,5	1 021,2	1 002,7	535,0
13	Извършена работа от локомотивите в бруто тонкм (без служебната маса на локомотива) – общо	млн.брткм	9 610,9	9 590,5	4 246,1	3 671,8	3 747,9	3 558,3
14	в т.ч. електрическа тяга	млн.брткм	8 505,2	8 502,6	3 467,4	3 000,0	3 125,9	3 014,1
15	Дизелова тяга	млн.брткм	1 105,7	1 087,9	778,7	671,8	622,0	544,2

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-18 Извършена работа на локомотиви от пътнически, товарни и смесени влакове

Графиката на показателите показва намаляване на извършената работа от локомотиви участващи в състава на пътнически влакове.

Намаляването на броя на локомотивите в експлоатационна годност, с които се изпълняват услугите води до намаляване на тези показатели.

Извършената работа от локомотивите за товарни и смесени влакове за последните 4 години – от 2012 г. до 2015 г. поддържа едни и същи показатели.

2.5.6 Обобщени изводи

В резултат на анализа на статистическите данни на технико-икономическите показатели на подвижния състав (включително тягов и нетягов подвижен състав), с направени изводи се наблюдава:

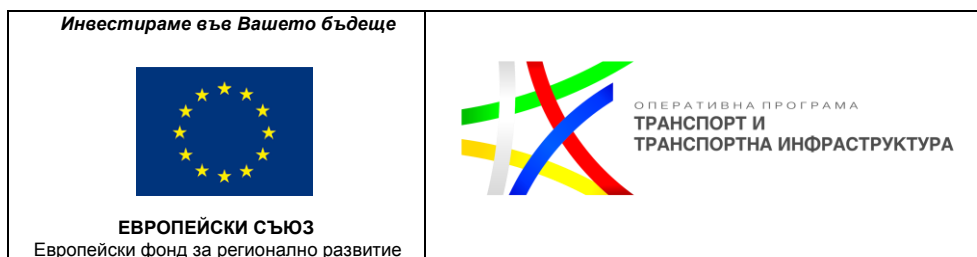
- Товарните превози от железопътния транспорт в страната се характеризират с леко повишаване на обема на превозите.
- Участието на железопътният транспорт на пазара на пътническите превози показва непрекъснат спад.
- Конкурентоспособността на развитието на железницата намалява.

2.5.6.1. Фактори, довели до намаляване конкурентоспособността на железницата

❖ Техническото състояние на железопътната мрежа

Техническото състояние на железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози.

Средната техническа скорост за движение - $V_{ср}$ на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости при изграждането на железопътните участъци от порядъка на $V=120\div130$ км/ч, поради лошото техническо състояние, което са достигнали в момента, движението на влаковете се осъществява с $V_{ср} = 75\div80$ км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движение.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

❖ **Непрекъснати ремонтни дейности по инфраструктурата**

Зачестяването на ремонтни дейности, извършвани по железния път в участъци от железопътната мрежа и удължените срокове на прекъсване на движението на влаковете намаляват възможностите за предоставяне на качествена услуга.

❖ **Трансбордиране на пътниците, чрез превоз с автобуси**

Това води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите.

❖ **Удължено времепътуване**

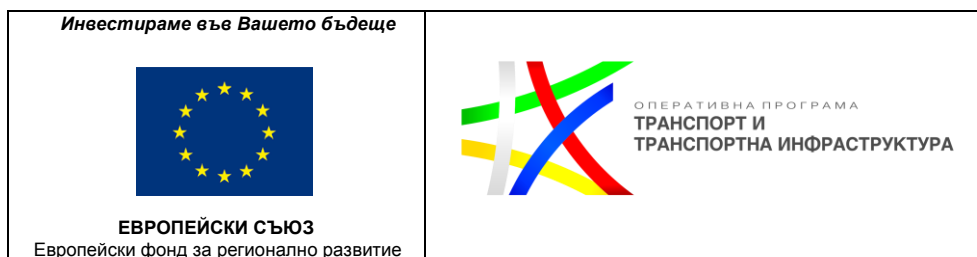
Допълнително неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете.

❖ **Остарял и амортизиран вагонен и локомотивен парк**

Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.

❖ **По-високата конкурентоспособност на автомобилните превозвачи**

Автомобилните превозвачи, привличат все повече клиенти с атрактивни цени, по-добро качество на предлаганите услуги и организиран превоз до точки, до които не достига железопътен транспорт. Влияние оказва и значителната част от превозите на населението през последните години с лични превозни средства.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3. ПАЗАРНА СТРУКТУРА

3.1. ТЪРСЕНЕ И ПРЕДЛАГАНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ С ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

3.1.1. Търсене и предлагане на товарни транспортни услуги с железопътен транспорт

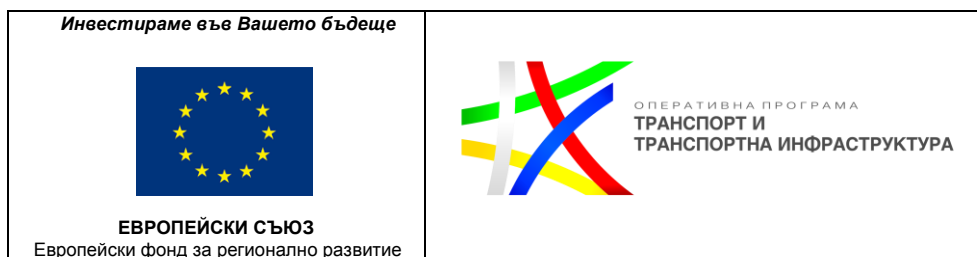
❖ Търсене на товарни превози с железопътен транспорт

Представена е динамиката на търсенето на товарни железопътни превози по видове товари (NST 20). Търсенето е описано, чрез превозените товари, извършената работа и средното превозно разстояние за 2013 (табл.4-38) и 2014 г. (табл.4-40), както за железопътния, така и за автомобилния транспорт и общо за сухоземния транспорт (табл.4-39, табл.4-41). Представени са също така и пазарните дялове на тези видове транспорт за превозените товари и за извършената работа (фиг.4-37 фиг.4-38 за 2013 г. и фиг.4-39 и фиг.4-40 за 2014 г.).

Таблица 4-38 Превозени товари с товарен железопътен и автомобилен транспорт за 2013 г.

Код	Вид товар	ОБЩО ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗИ					ОБЩО АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ				
		Превозени и товари	Извърше на работа	Средно прев. р-ние	Дял превозе ни товари	Дял извърш ена работа	Превозени товари	Извърше на работа	Средно прев. р-ние	Дял превозе ни товари	Дял извърше на работа
		ХИЛ. Т	МЛН. ТОН КМ	КМ	%	%	ХИЛ. Т	МЛН. ТОН КМ	КМ	%	%
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти	455.60	130	285.34	2.60%	9.21%	17 052.00	1 281.90	75.18	97.40%	90.79%
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	3 311.30	305.1	92.14	43.94%	79.79%	4 224.30	77.30	18.30	56.06%	20.21%
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий	2 548.90	665.5	261.09	4.72%	36.57%	51 458.80	1 154.50	22.44	95.28%	63.43%
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн	122.60	25.9	211.26	1.71%	2.81%	7 060.70	895.70	126.86	98.29%	97.19%
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	7.20	1.5	208.33	2.34%	3.16%	300.60	45.90	152.69	97.66%	96.84%
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители	269.90	65.3	241.94	11.02%	18.12%	2 179.70	295.10	135.39	88.98%	81.88%
7	Кокс и рафинирани нефтепродукти	1 449.80	375.2	258.79	18.77%	35.14%	6 273.30	692.60	110.40	81.23%	64.86%
8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна,	1 675.50	613.4	366.10	23.87%	54.67%	5 342.60	508.70	95.22	76.13%	45.33%

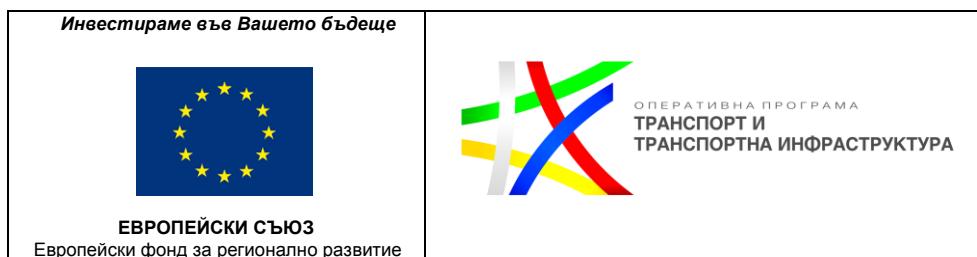
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

	продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво										
9	Други неметални минерални продукти	405.80	128.1	315.67	2.17%	13.33%	18 277.30	832.60	45.55	97.83%	86.67%
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване	764.70	212.4	277.76	22.76%	42.77%	2 594.80	284.20	109.53	77.24%	57.23%
11	Машини и съоръжения, неклаифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклаифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници	48.40	13	268.60	2.84%	5.81%	1 653.20	210.80	127.51	97.16%	94.19%
12	Транспортно оборудване	176.10	33.7	191.37	41.78%	62.87%	245.40	19.90	81.09	58.22%	37.13%
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклаифицирани другаде	0.20	0	0.00	0.08%	0.00%	249.20	55.60	223.11	99.92%	100.00%
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци	788.00	207.5	263.32	6.33%	46.38%	11 651.30	239.90	20.59	93.67%	53.62%
15	Поща, пратки	0.00	0	#DIV/0!	0.00%	0.00%	1 933.10	140.50	72.68	100.00%	100.00%
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	46.70	15.5	331.91	6.47%	19.38%	675.60	64.50	95.47	93.53%	80.63%
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклаифицирани другаде	0.60	0.2	333.33	0.15%	0.75%	386.70	26.50	68.53	99.85%	99.25%
18	Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	79.80	31.7	397.24	7.83%	14.77%	939.50	182.90	194.68	92.17%	85.23%
19	Неидентифицируем и товари, товари, които поради някаква причина не	587.00	205.5	350.09	38.61%	79.56%	933.40	52.80	56.57	61.39%	20.44%

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

	могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16										
20	Други товари, неклассифицирани другаде	932.10	235.6	252.76	18.80%	64.51%	4 025.60	129.60	32.19	81.20%	35.49%
Общо		13 670.20	3 265.10	238.85	9.05%	31.23%	137 457.10	7 191.50	52.32	90.95%	68.77%

Източник: НСИ

Таблица 4-39 Превозени товари с товарен сухоземен транспорт за 2013 г.

Код	Вид товар	ОБЩО СУХОЗЕМЕН ТРАНСПОРТ		
		Превозени товари	Извършена работа	Средно превозно разстояние
		хил. т	млн. тон км	км
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти	17 507.60	1 411.90	80.64
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	7 535.60	382.40	50.75
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий	54 007.70	1 820.00	33.70
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн	7 183.30	921.60	128.30
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	307.80	47.40	154.00
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители	2 449.60	360.40	147.13
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти	7 723.10	1 067.80	138.26
8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво	7 018.10	1 122.10	159.89
9	Други неметални минерални продукти	18 683.10	960.70	51.42
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване	3 359.50	496.60	147.82
11	Машини и съоръжения, неклассифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклассифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници	1 701.60	223.80	131.52
12	Транспортно оборудване	421.50	53.60	127.16
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклассифицирани другаде	249.40	55.60	222.94
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци	12 439.30	447.40	35.97
15	Поща, пратки	1 933.10	140.50	72.68
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	722.30	80.00	110.76
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклассифицирани другаде	387.30	26.70	68.94
18	Групираны товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	1 019.30	214.60	210.54
19	Неидентифицируеми товари: товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16	1 520.40	258.30	169.89
20	Други товари, неклассифицирани другаде	4 957.70	365.20	73.66

Източник: НСИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: НСИ и собствени изчисления

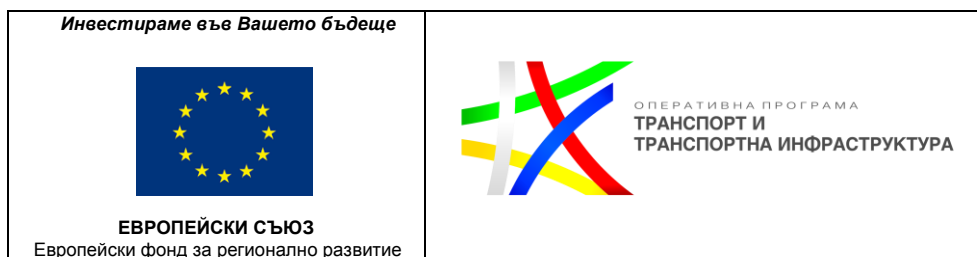
Фигура 4-19 Превозени товари за 2013 г. – железопътен и автомобилен товарен транспорт



Източник: НСИ

Фигура 4-20 Извършена работа за 2013 г. – железопътен и автомобилен товарен транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътният товарен транспорт има предимство при превоза на товар 2 с дял от 79.7%, товар 8 с дял от 54.6%, товар 12 с дял от 62.8%, товар 19 с дял от 79.5% и товар 20 с дял от 64.5%. Автомобилният товарен транспорт превозва почти изцяло товарите: 1 с дял от 90.7%, товар 4 с дял от 97.1%, товар 5 с дял 96.8%, товар 11 с дял от 94.1%, товари 13 и 15 с дял от 100% и товар 17 с дял от 99.2% и има предимство при превоза на товар 3 с дял от 63.4%, товар 6 с дял от 81.8%, товар 7 с дял от 64.8%, товар 9 с дял от 86.6%, товар 10 с дял от 57.2%, товар 14 с дял от 53.6%, товар 16 с дял от 80.6% и товар 18 с дял от 85.2%.

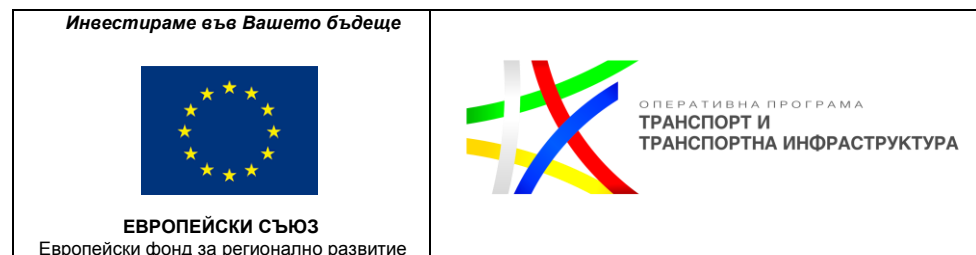
Делът на общите превозени товари от железопътния товарен транспорт е 9.05%, а делът на автомобилния товарен транспорт е 90.95%.

Товарите, които се превозват предимно с железопътен транспорт се превозват на по-дълги разстояния (товар 2 – железопътен транспорт - 92.14 км. средно превозно разстояние и автомобилен транспорт – 18.30 км. средно превозно разстояние; товар 8 - железопътен транспорт - 366.10 км. средно превозно разстояние и автомобилен транспорт – 95.22 км. средно превозно разстояние; товар 12 - железопътен транспорт – 191.37 км. средно превозно разстояние и автомобилен транспорт – 81.09 км. средно превозно разстояние; товар 19 - железопътен транспорт – 350.09 км. средно превозно разстояние и автомобилен транспорт – 56.57 км. средно превозно разстояние и товар 20 - железопътен транспорт – 252.76 км. средно превозно разстояние и автомобилен транспорт – 32.19 км. средно превозно разстояние).

Средното превозно разстояние при железопътния транспорт е 238.85 км., а при автомобилния транспорт е 52.32 км.

Факта, че железопътния транспорт е конкурентен при превоза на товари на по-дълги разстояния се вижда не само от стойностите на средните превозни разстояния, а и от дяловете на извършената работа. Делът на извършената работа с железопътен транспорт е 31.23% (при 9.05% дял на превозените товари) , а на автомобилни транспорт е 68.77% (при 90.95% дял на превозените товари).

Динамиката на промяната на превозените товари и извършената работа е проследена, чрез представяне на данните и за 2014 г.

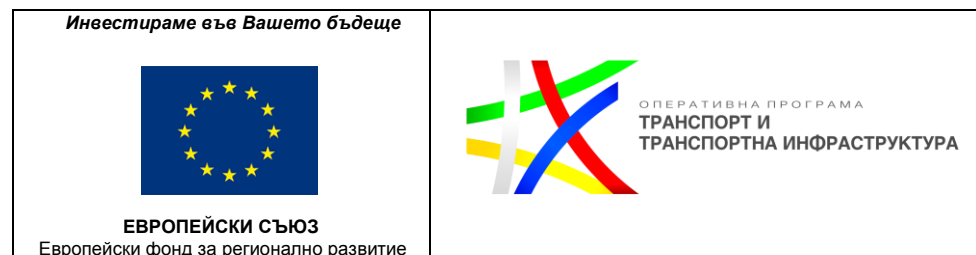


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-40 Превозени товари с товарен железопътен и автомобилен транспорт за 2014 г.

Код	Вид товар	ОБЩО ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗИ					ОБЩО АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ				
		Превозени товари	Извършена работа	Средно прев. р-ние	Дял превозени товари	Дял извършена работа	Превозени товари	Извършена работа	Средно прев. р-ние	Дял превозени товари	Дял извършена работа
		хил. т	млн. тон км	км	%	%	хил. т	млн. тон км	км	%	%
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти	249.20	62.1	249.20	1.55%	4.42%	15 851.50	1 344.10	84.79	98.45%	95.58%
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	3 674.10	462.5	125.88	68.05%	77.89%	1 725.10	131.30	76.11	31.95%	22.11%
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий	3 674.10	462.5	125.88	6.15%	29.78%	56 085.70	1 090.80	19.45	93.85%	70.22%
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн	172.10	41.6	241.72	1.93%	4.10%	8 763.00	973.60	111.10	98.07%	95.90%
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	6.80	1.5	220.59	3.21%	6.82%	205.10	20.50	99.95	96.79%	93.18%
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители	214.50	48.8	227.51	6.15%	18.50%	3 274.10	215.00	65.67	93.85%	81.50%
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти	1 047.70	267.6	255.42	25.30%	53.08%	3 093.80	236.50	76.44	74.70%	46.92%
8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво	1 728.60	629.1	363.94	21.40%	61.05%	6 350.40	401.30	63.19	78.60%	38.95%
9	Други неметални минерални продукти	351.70	219.4	623.83	2.46%	22.38%	13 932.00	761.00	54.62	97.54%	77.62%
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване	784.40	219.4	279.70	12.70%	40.38%	5 391.80	323.90	60.07	87.30%	59.62%
11	Машини и съоръжения, неклаифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклаифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни	36.10	9.8	271.47	2.23%	4.14%	1 580.60	226.70	143.43	97.77%	95.86%

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

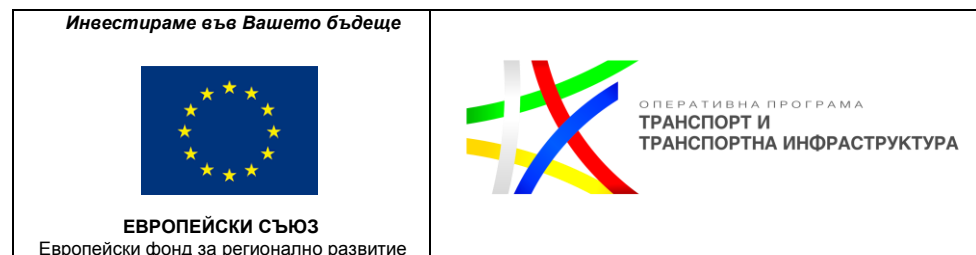


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

	и оптични инструменти, часовници										
12	Транспортно оборудване	183.90	30.9	168.03	35.09%	50.41%	340.20	30.40	89.36	64.91%	49.59%
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклаифицирани другаде	0.30	0	0.00	0.07%	0.00%	439.90	79.50	180.72	99.93%	100.00%
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци	798.10	225.7	282.80	9.20%	52.46%	7 878.70	204.50	25.96	90.80%	47.54%
15	Поща, пратки	0.00	0	0	0.00%	0.00%	1 564.40	151.70	96.97	100.00%	100.00%
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	22.60	7.5	331.86	4.93%	9.97%	435.70	67.70	155.38	95.07%	90.03%
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклаифицирани другаде	0.00	0	0	0.00%	0.00%	388.00	20.00	51.55	100.00%	100.00%
18	Групираны товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	164.00	90	548.78	5.41%	19.50%	2 867.00	371.60	129.61	94.59%	80.50%
19	Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16	343.90	118.8	345.45	37.31%	62.20%	577.80	72.20	124.96	62.69%	37.80%
20	Други товари, неклаифицирани другаде	2 591.20	783.9	302.52	53.64%	88.30%	2 239.10	103.90	46.40	46.36%	11.70%
Общо		16 043.30	3 681.10	229.45	10.77%	35.03%	132 983.90	6 826.20	51.33	89.23%	64.97%

Източник: НСИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-41 Превозени товари с товарен сухоземен транспорт за 2014 г.

Код	Вид товар	ОБЩО СУХОЗЕМЕН ТРАНСПОРТ		
		Превозени товари	Извършена работа	Средно превозно разстояние
		ХИЛ. Т	МЛН. ТОН КМ	КМ
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти	16 100.70	1 406.20	87.34
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	5 399.20	593.80	109.98
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий	59 759.80	1 553.30	25.99
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн	8 935.10	1 015.20	113.62
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	211.90	22.00	103.82
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители	3 488.60	263.80	75.62
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти	4 141.50	504.10	121.72
8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво	8 079.00	1 030.40	127.54
9	Други неметални минерални продукти	14 283.70	980.40	68.64
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване	6 176.20	543.30	87.97
11	Машини и съоръжения, неклаифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклаифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници	1 616.70	236.50	146.29
12	Транспортно оборудване	524.10	61.30	116.96
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклаифицирани другаде	440.20	79.50	180.60
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци	8 676.80	430.20	49.58
15	Поща, пратки	1 564.40	151.70	96.97
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	458.30	75.20	164.08
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклаифицирани другаде	388.00	20.00	51.55
18	Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	3 031.00	461.60	152.29
19	Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16	921.70	191.00	207.23
20	Други товари, неклаифицирани другаде	4 830.30	887.80	183.80
Общо		149 027.20	10 507.30	70.51

Източник: НСИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



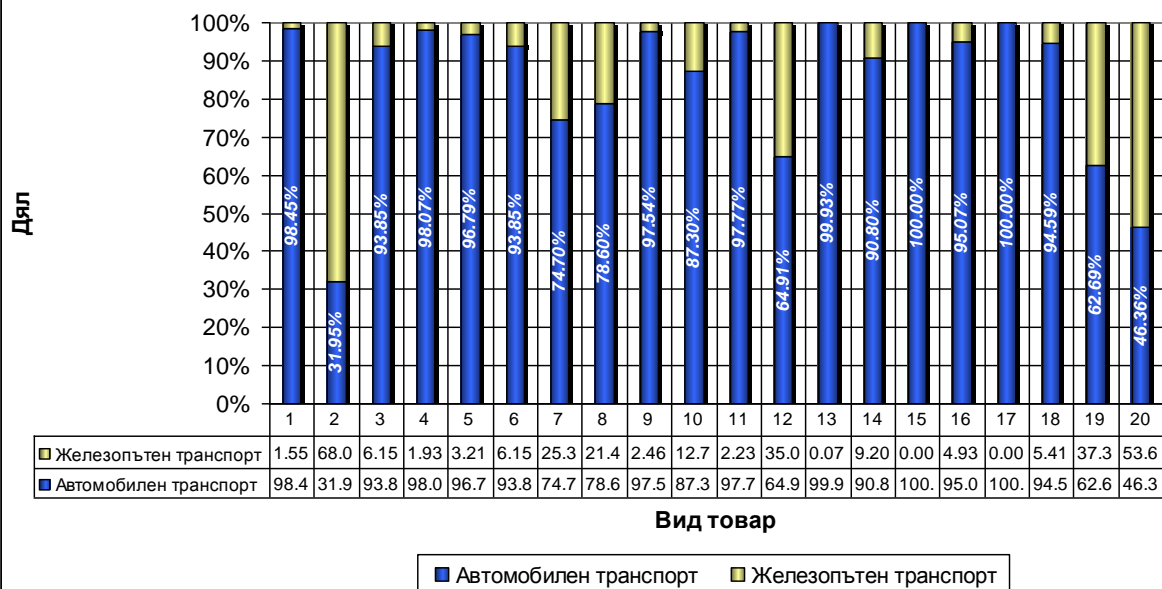
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

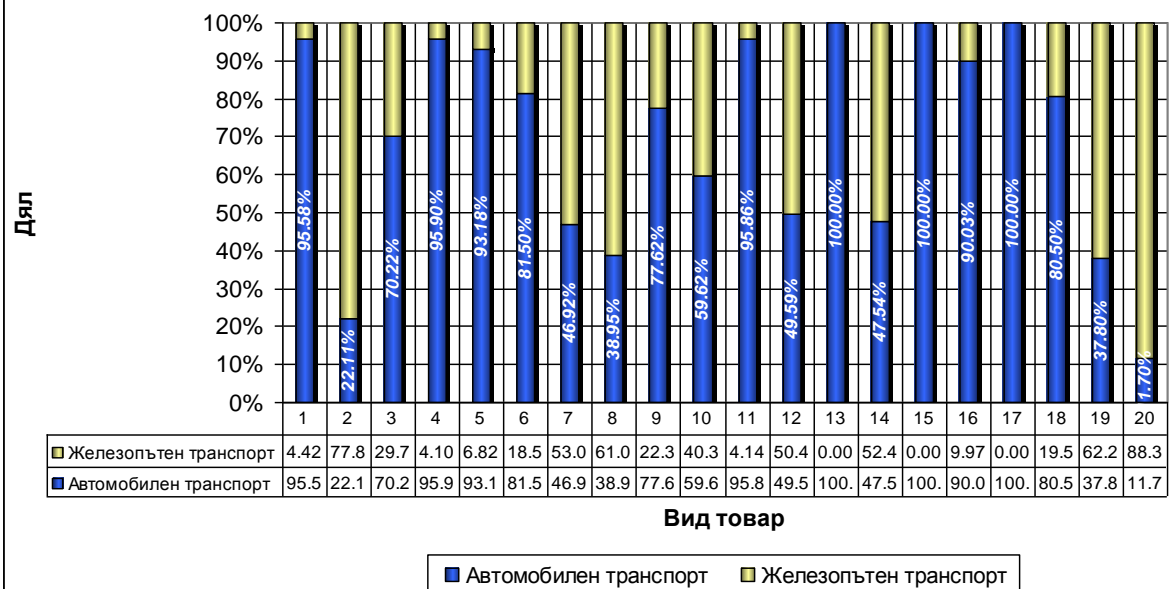
Пазарни дялове - превозени товари за сухоземен транспорт - 2014



Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 4-21 Превозени товари за 2014 г. – железопътен и автомобилен товарен транспорт

Пазарни дялове - извършена работа за сухоземен транспорт - 2014



Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 4-22 Извършена работа за 2014 г. – железопътен и автомобилен товарен транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Превозените товари с железопътен транспорт са увеличили пазарния си дял с повече от 1% до 10.77%, срещу 89.23% за автомобилния транспорт. Същото се отнася и до извършената работа. Железопътния транспорт е увеличил пазарния си дял с около 4% до 35.03%, срещу 64.97%.

Интересно е да се види за сметка на кои товари е станало това.

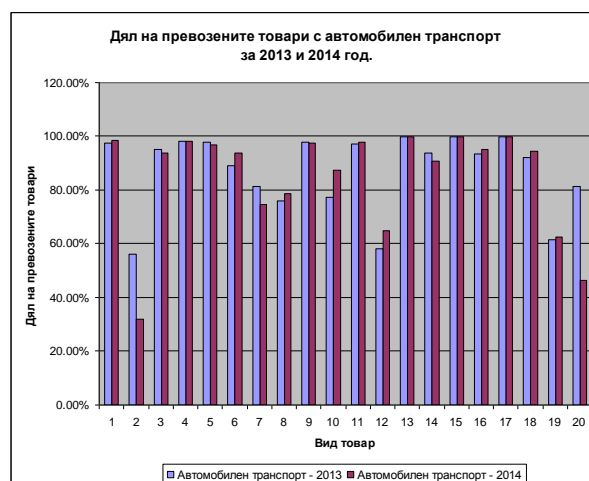
Общото количество превозени товари са намалели с 1.39% през 2014 г. спрямо 2013 г., извършената работа се е увеличила с 0.48%, а средното превозно разстояние е нараснало с 1.90%. Това показва една лека промяна.

Осезателно се е увеличил делът на превозените товари с железопътен транспорт от групата товари 2 - от 43.94% до 68.05% и от групата товари 20 - от 18.89% до 53.64%. Има също така и умерено увеличение на дяловете на превозените товари с железопътен транспорт за групата товари 7 - от 18.77% до 25.30% и групата товари 14 - от 6.33% до 9.20%. Има и намаление на превозите за групата товари 10 - от 22.76% до 12.70% и групата товари 12 - от 41.78% до 35.09%.

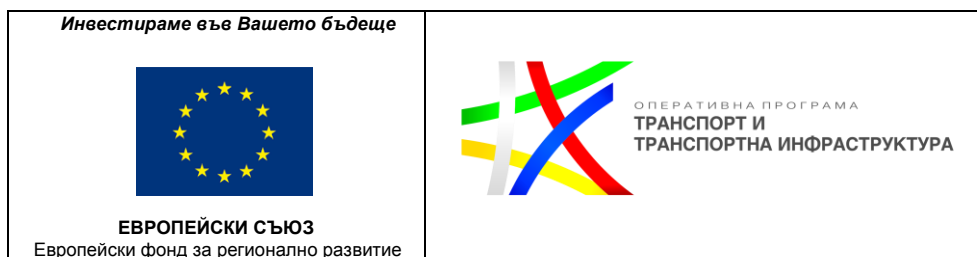
Има увеличение на извършената работа от железопътния транспорт за групата товари 7 - от 35.14% до 53.08% и за групата товари 20 - от 64.51% до 88.30%.



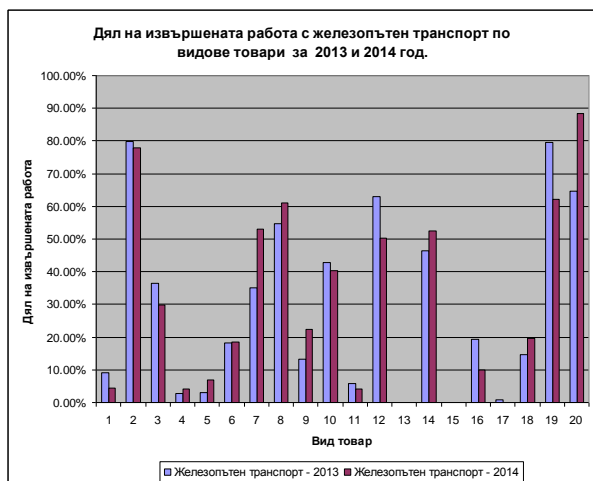
Фигура 4-23 Сравнение на пазарните дялове на превозените товари с железопътен транспорт за 2013 и 2014 г.



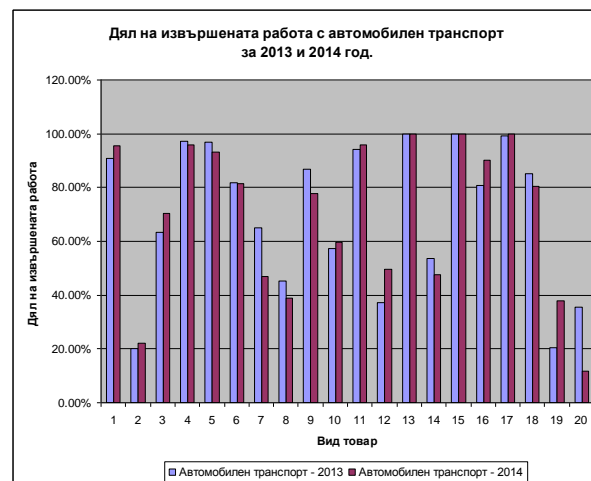
Източник: НСИ и собствени изчисления
Фигура 4-24 Сравнение на пазарните дялове на превозените товари с автомобилен транспорт за 2013 и 2014 г.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-25 Сравнение на пазарните дялове на извършената работа с железопътен транспорт за 2013 и 2014 г.

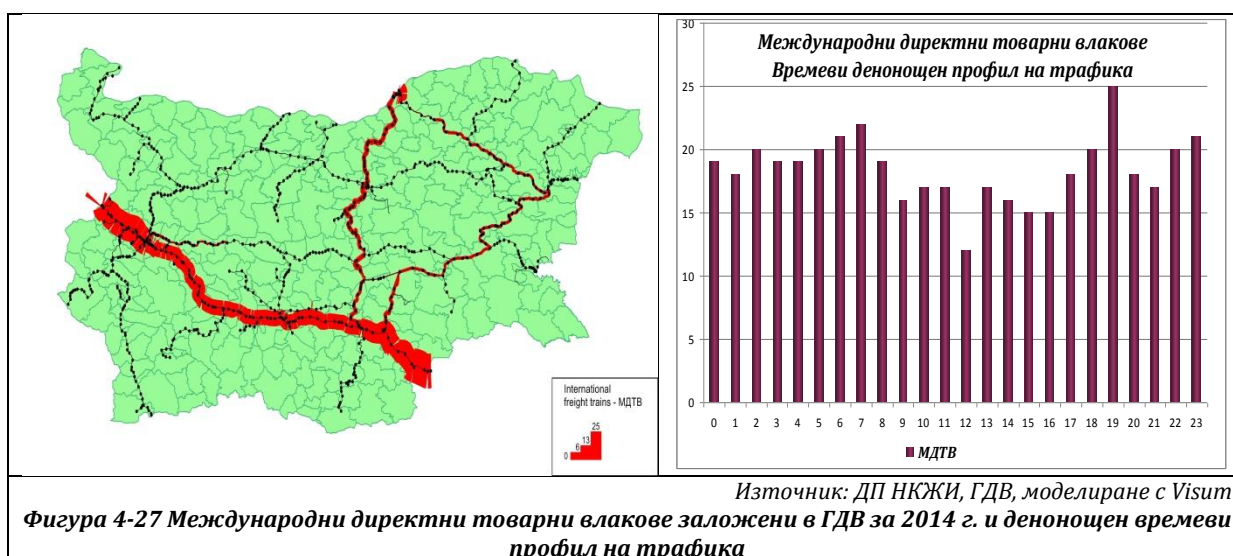


Източник: НСИ и собствени изчисления
Фигура 4-26 Сравнение на пазарните дялове на извършената работа с автомобилен транспорт за 2013 и 2014 г.

❖ Предлагане на товарни превози с железопътен транспорт

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

Структурата на предлагането за железопътната мрежа, в брой заложен в графика за движение на влаковете за 2014 г. влакове по категории, е представено на фиг.4-45 за МДТВ, на фиг.4-46 за МДТВ и на фиг.4-29 за ЛТВ. Заедно в това са представени и времевите профили на трафика по категории товарни влакове.



Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum
Фигура 4-27 Международни директни товарни влакове заложен в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

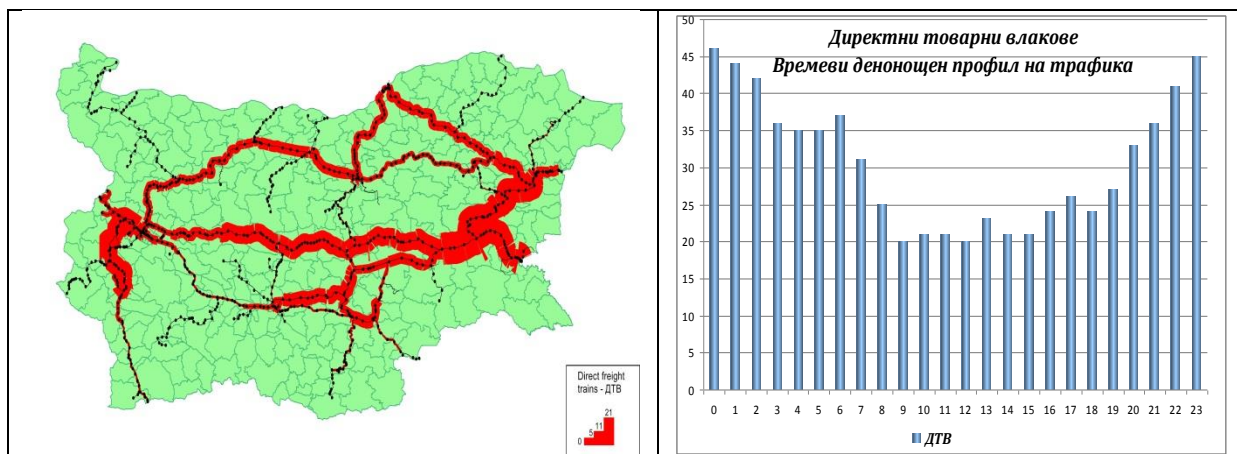


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



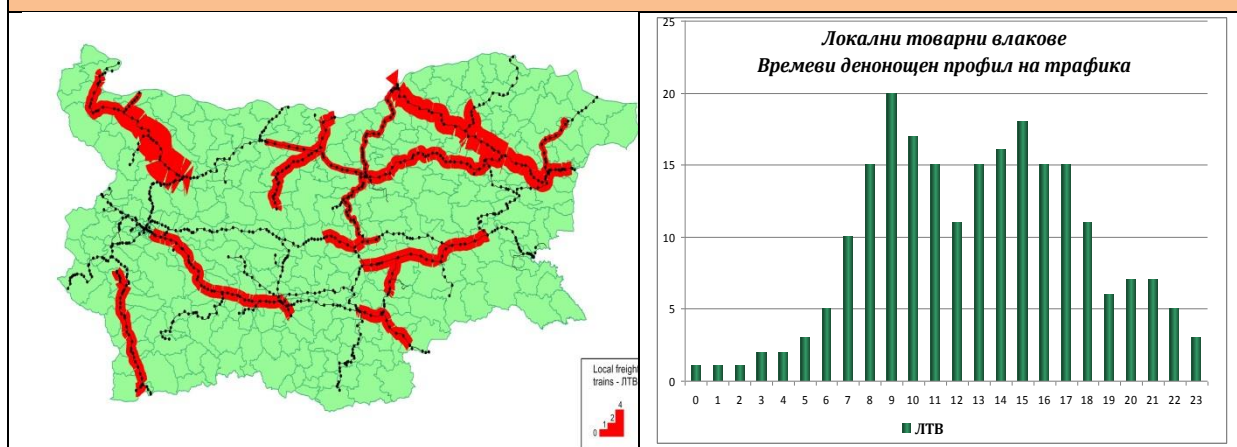
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



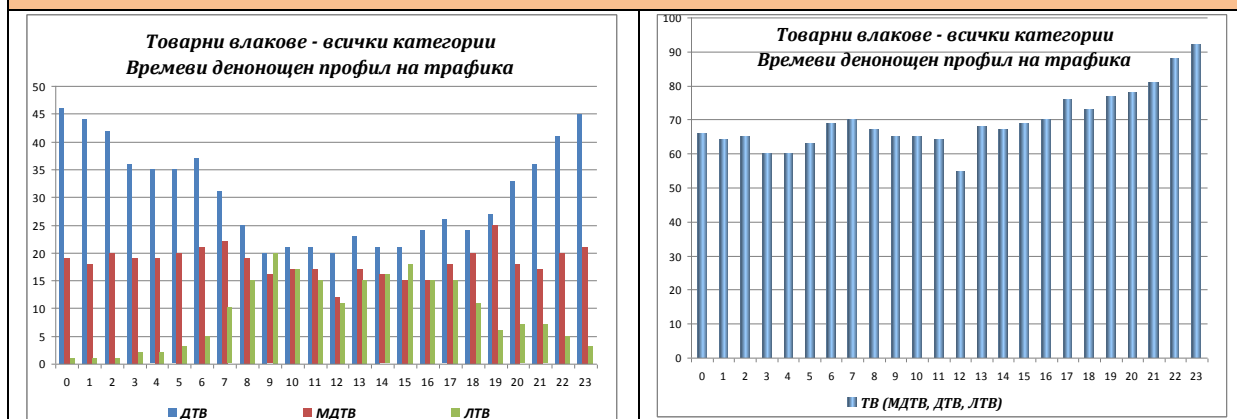
Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum

Фигура 4-28 Директни товарни влакове заложили в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика

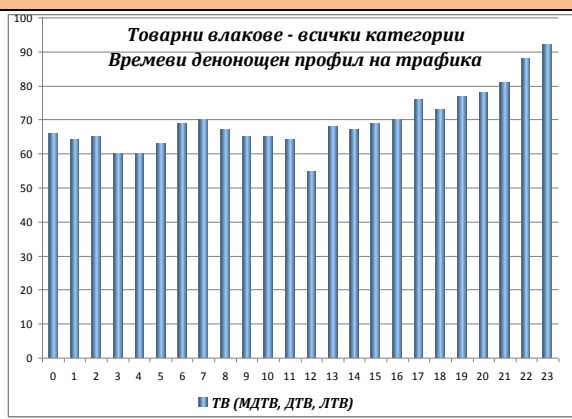


Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum

Фигура 4-29 Локални товарни влакове заложили в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика



Фигура 4-30 Денонощен времеви профил на трафика – всички категории товарни влакове



Фигура 4-31 Общ денонощен времеви профил на трафика – всички категории ТВ

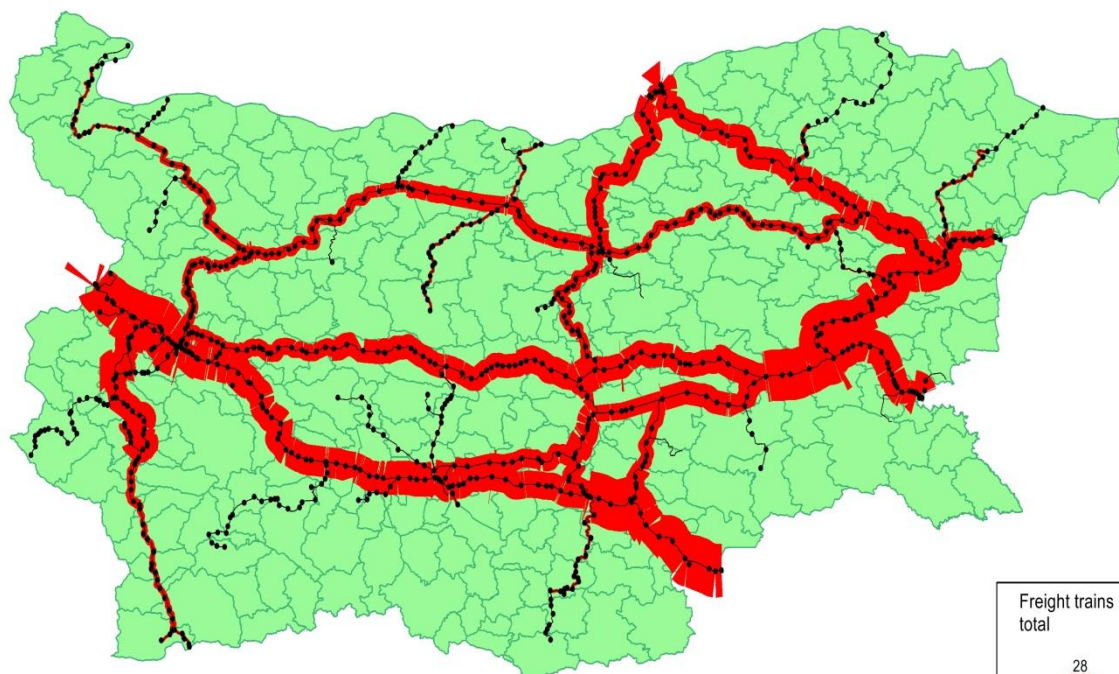


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



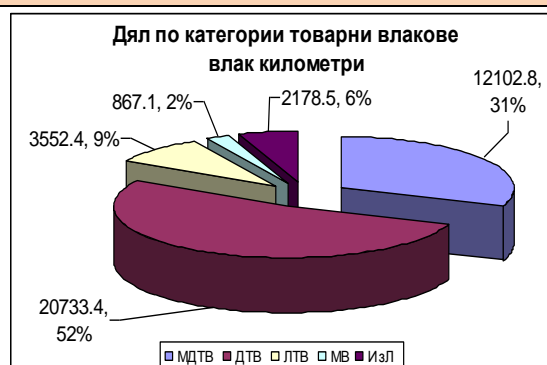
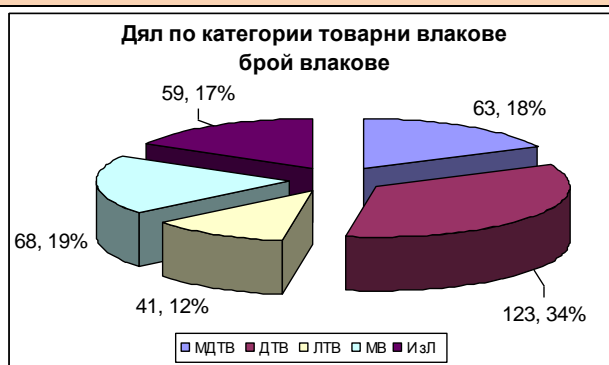
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum

Фигура 4-32 Товарни влакове по категории заложен в ГДВ за 2014 г.



Източник: ДП НКЖИ

Фигура 4-33 Дялове на товарните влакове (по брой и по влак километри) по категории заложен в ГДВ за 2014 г.

На фиг.4-32 е представен трафика на всички товарни влакове, а на фиг.4-30 и фиг.4-31 са показани денонощните времеви профили на товарните влакове по категории и общия денонощен времеви профил на всички товарни влакове.

На фиг.4-33 е дадена структурата на товарните влакове по категории в зависимост от броя и в зависимост от заложените за изпълнение влак километри.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-42 Параметри на нормативния и изпълнения ГДВ за 2014 г.

Параметри на нормативен ГДВ		
Общи влак километри на ТВ	13 916 819	
Влак километри на МДТВ	4 417 522	
Влак километри на ДТВ, ЛТВ И МВ	9 499 297	
Параметри на изпълнения ГДВ		Изпълнение
Общи влак километри на ТВ	6 849 736	49.22%
Влак километри на МДТВ	1 087 499	24.62%
Влак километри на ДТВ, ЛТВ И МВ	5 762 237	60.66%
Бруто тон километри	7 721 534 147	
Средно брутно тегло на товарен влак	1 127	
Коефициент бруто тон / нето тон	2.0976	
Товари		
Превозени товари - тонове	16 043 300	
Извършена работа - нето тон километра	3 681 100 000	
Средно нетно тегло на влак	537	

Източник: ДП НКЖИ

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

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

3.1.2. Търсене и предлагане на пътнически транспортни услуги

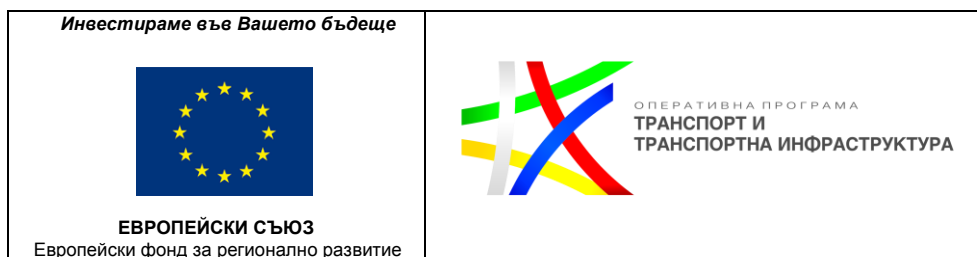
❖ Пътувания с железопътен транспорт

Представена е динамиката на търсенето на пътническите железопътни превози за периода. Железопътният пътнически транспорт е част от обществения сухоземен пътнически транспорт. Търсенето е описано, чрез превозените пътници, реализираните пътник километри и средното превозно разстояние за 2014 г. (табл.4-43, табл.4-44 и табл.4-45), както за железопътния, така и за автобусния транспорт и общо за обществения сухоземен транспорт (фиг.4-34 и фиг.4-36 и фиг.4-38). Представени са също така и пазарните дялове на тези видове транспорт за превозените пътници и за реализираните пътник километри (фиг.4-35, фиг.4-37).

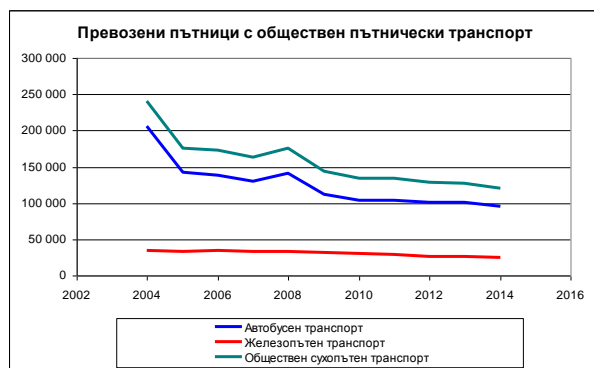
Таблица 4-43 Превозени пътници за периода 2005 - 2014 г. (Източник: НСИ)

Превозени пътници (хил.)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автобусен транспорт	142 061	138 466	129 369	141 256	112 314	103 987	104 107	101 390	100 798	95 601
Железопътен транспорт	33 748	34 113	33 283	33 758	31 360	30 102	29 308	26 523	26 072	24 627
Обществен сухопътен транспорт	175 809	172 579	162 652	175 014	143 675	134 089	133 415	127 913	126 870	120 229
Автобусен и железопътен транспорт - сплит										
Автобусен (%)	80.80%	80.23%	79.54%	80.71%	78.17%	77.55%	78.03%	79.26%	79.45%	79.52%
Железопътен (%)	19.20%	19.77%	20.46%	19.29%	21.83%	22.45%	21.97%	20.74%	20.55%	20.48%

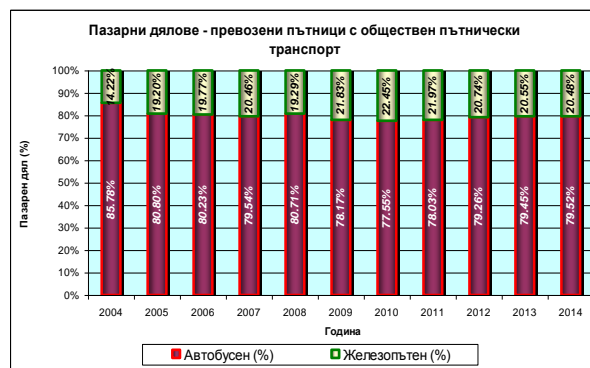
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-34 Динамика на превозените пътници със сухопътен обществен транспорт



Фигура 4-35 Динамика на пазарните дялове на превозените пътници от автобусния и железопътния транспорт

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

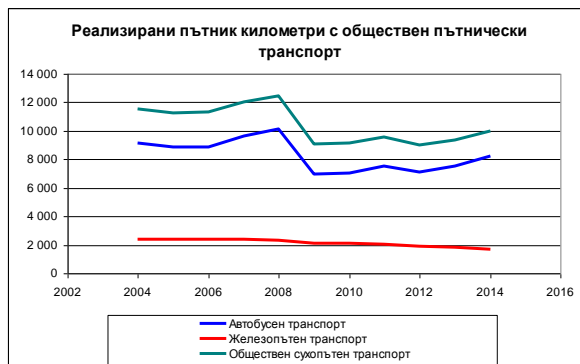
Таблица 4-44 Реализирани пътнически километри за периода 2005 - 2014 г.

Извършена работа (млн.пътнически км.)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автобусен транспорт	8 845	8 876	9 630	10 102	6 931	7 041	7 515	7 112	7 527	8 263
Железопътен транспорт	2 389	2 422	2 423	2 335	2 144	2 100	2 068	1 876	1 826	1 702
Обществен сухопътен транспорт	11 234	11 298	12 053	12 437	9 075	9 141	9 583	8 988	9 353	9 965
Автобусен и железопътен транспорт - сплит										
Автобусен (%)	78.73%	78.56%	79.89%	81.23%	76.37%	77.03%	78.42%	79.13%	80.48%	82.92%
Железопътен (%)	21.27%	21.44%	20.11%	18.77%	23.63%	22.97%	21.58%	20.87%	19.52%	17.08%

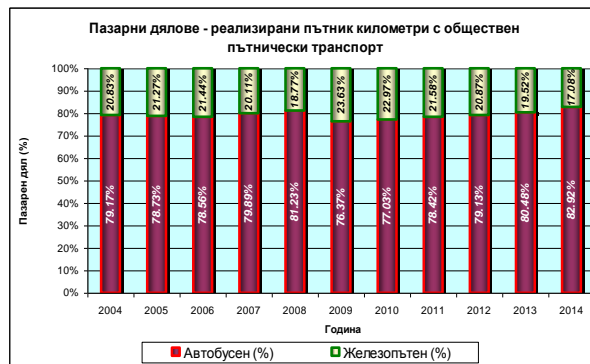
Източник: НСИ

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

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



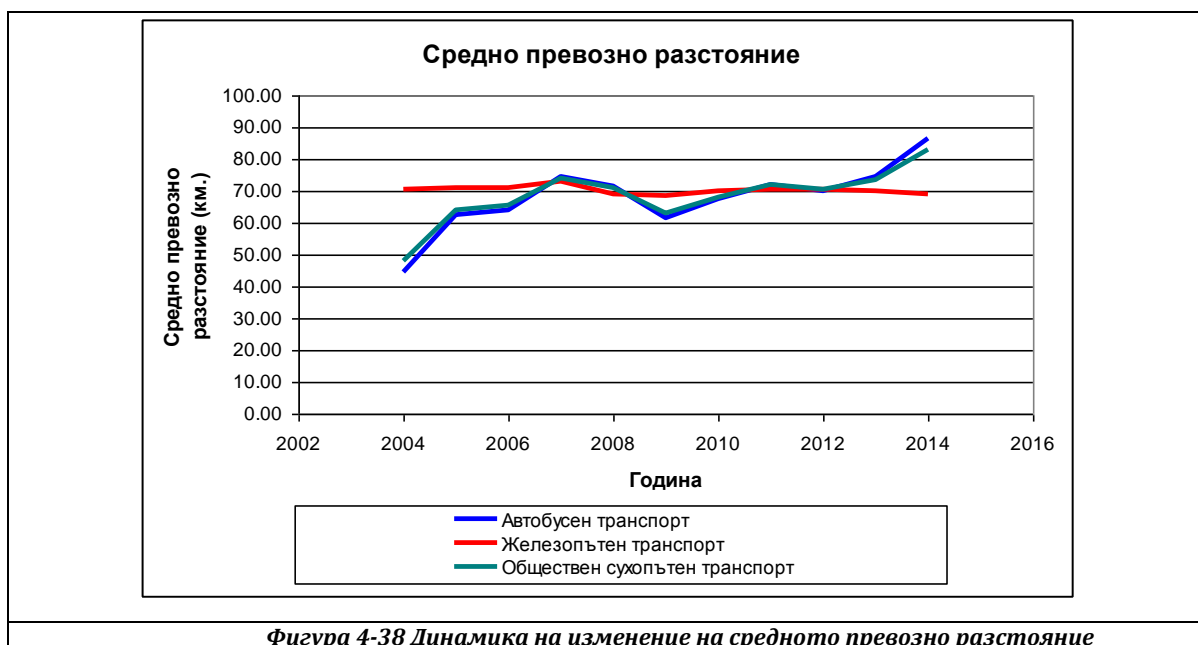
Фигура 4-36 Динамика на реализираните пътнички километри със сухопътен обществен транспорт



Фигура 4-37 Динамика на пазарните дялове на реализираните пътнички километри от автобусния и железопътния транспорт

Таблица 4-45 Средно превозно разстояние

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



Фигура 4-38 Динамика на изменение на средното превозно разстояние

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

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



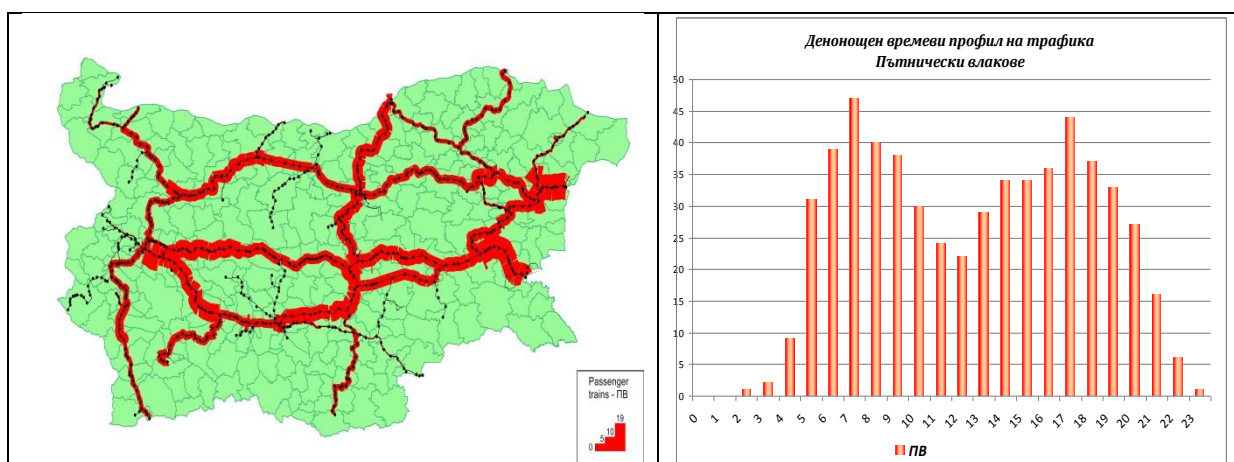
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

❖ Предлагане на пътнически превози с железопътен транспорт

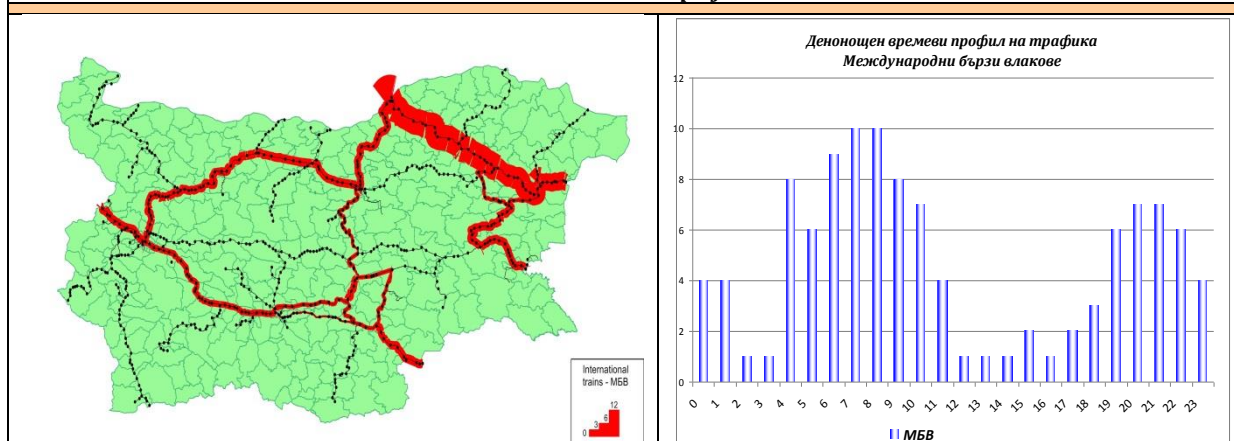
Предлагането се осъществява с различни категории пътнически влакове: международни бързи влакове (МБВ); бързи влакове и бързи влакове с резервация (БВ); пътнически влакове (ПВ), крайградски пътнически влакове (КПВ). Също така се реализират и трудово служебни влакове (ТСВ).

Структурата на предлагането за железопътната мрежа, в брой заложен в графика за движение на влаковете за 2014 г. пътнически влакове по категории, е представено на фиг.4-39 за ПВ, на фиг.4-40 за МБВ, на фиг.4-41 за бързи влакове и бързи влакове с резервация (БВ) и на фиг.4-42 за КПВ. Заедно с това са представени и денонощните времеви профили на трафика по категории пътнически влакове.

На фиг.4-45 е представен общият пътнически трафик, а на фиг.4-43 и на фиг.4-44 са показани денонощните времеви профили на пътническите влакове по категории и общия денонощен времеви профил на всички пътнически влакове.



Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum
Фигура 4-39 Пътнически влакове заложен в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика



Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum
Фигура 4-40 Международни бързи влакове заложен в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика

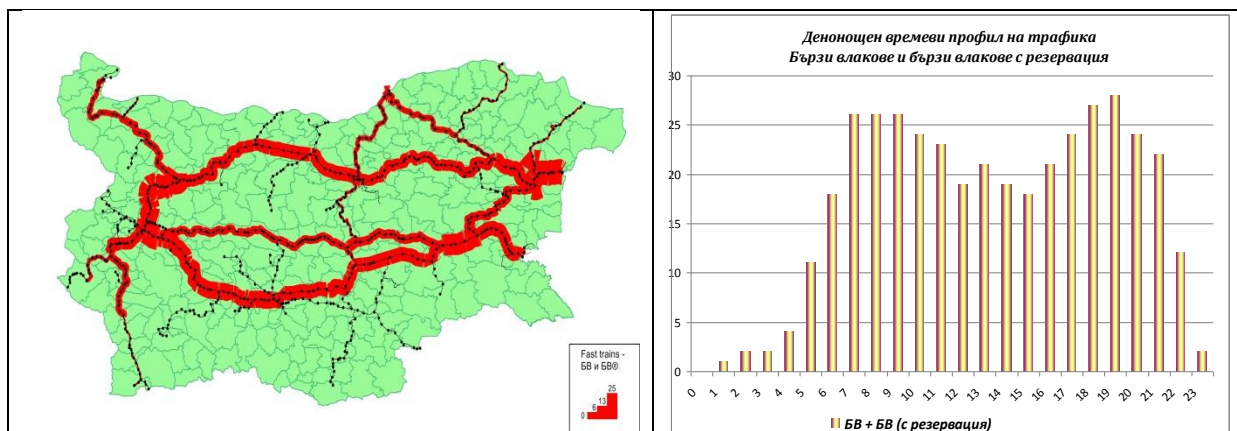


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



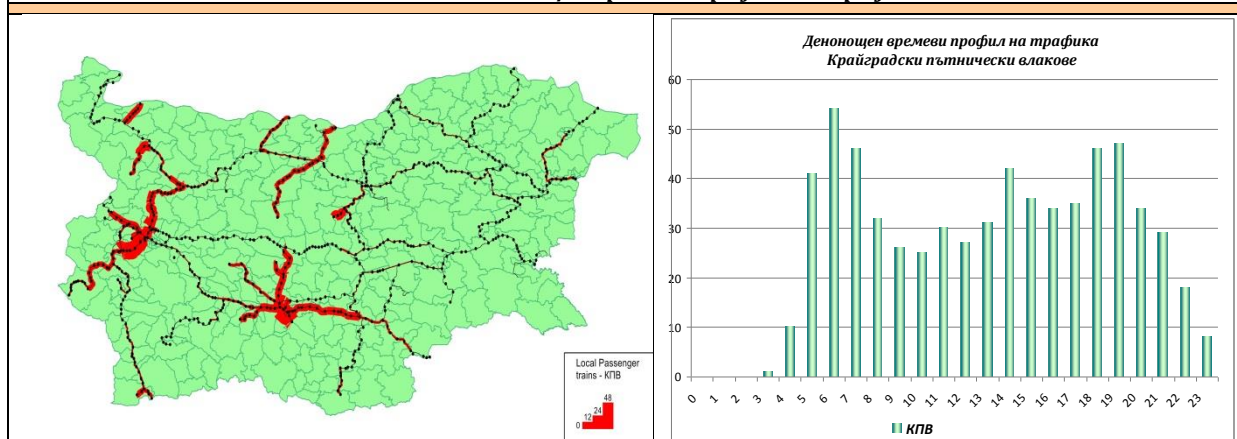
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



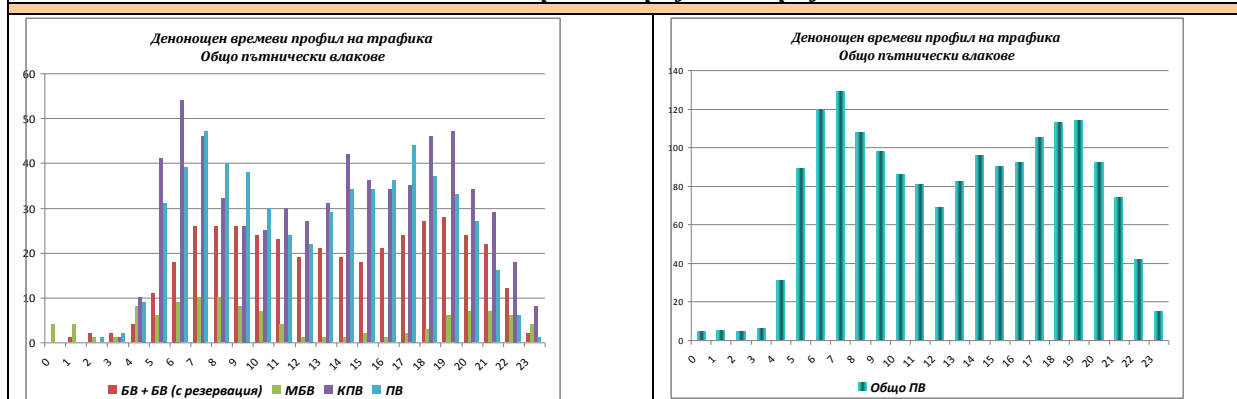
Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum

Фигура 4-41 Бързи влакове и бързи влакове с резервация заложили в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика

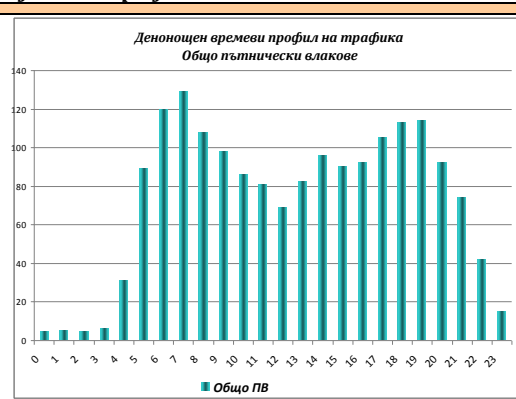


Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum

Фигура 4-42 Крайградски пътнически влакове заложили в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика



Фигура 4-43 Денонощен времеви профил на трафика – всички категории пътнически влакове



Фигура 4-44 Общ денонощен времеви профил на трафика – всички категории ПВ

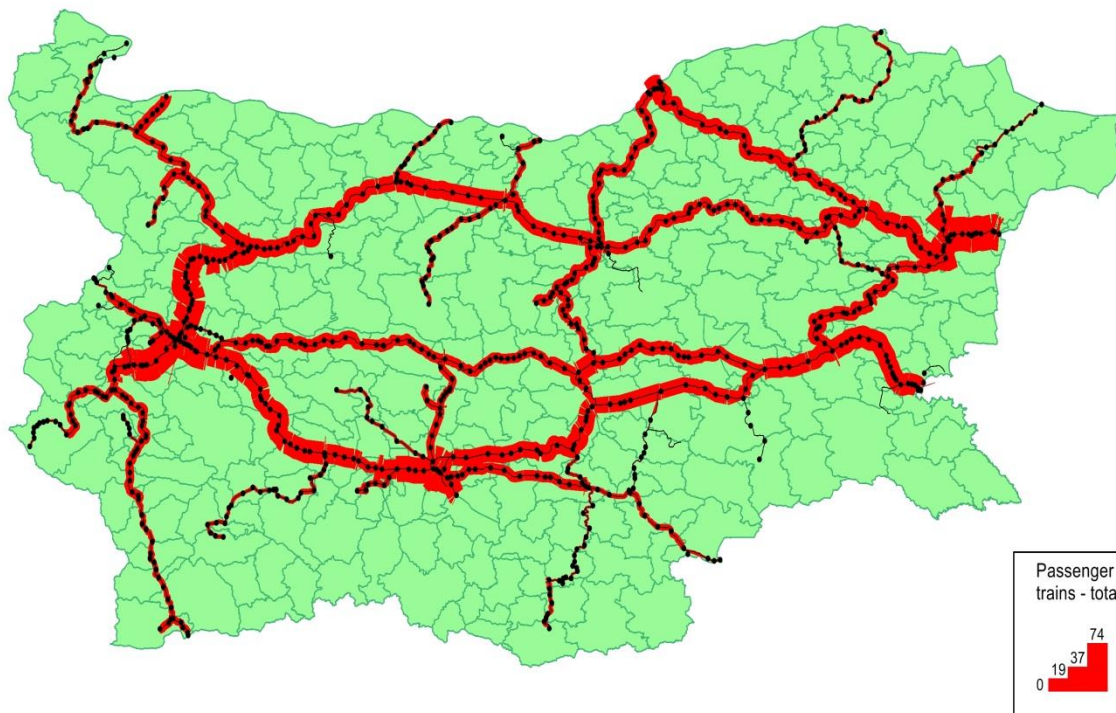


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

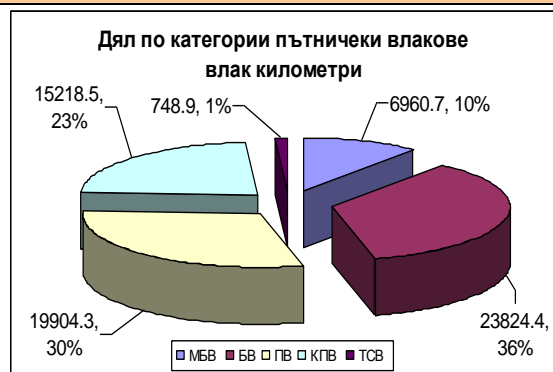
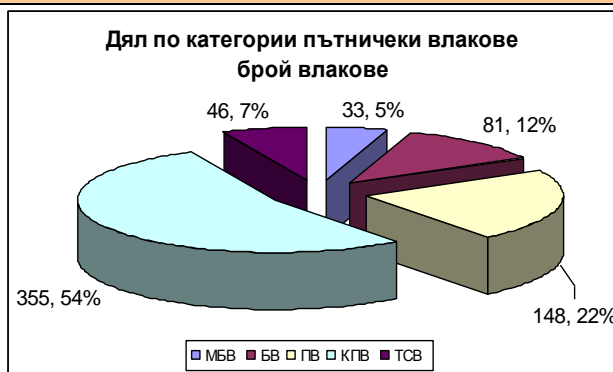


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



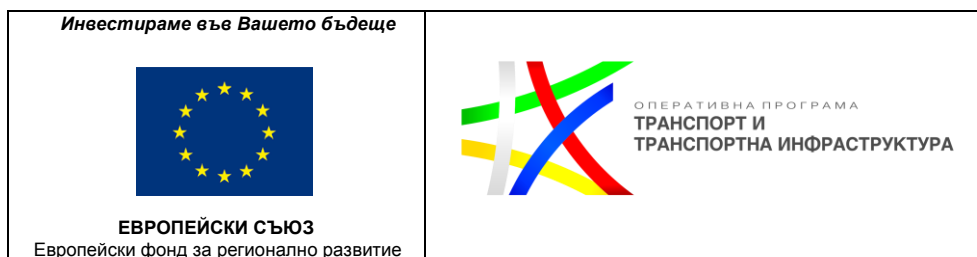
Фигура 4-45 Пътнически влакове по категории заложен в ГДВ за 2014 г.



Източник: ДП НКЖИ

Фигура 4-46 Дялове на пътническите влакове (по брой и по влак километри) по категории заложен в ГДВ за 2014 г.

На фиг.4-46 е дадена структурата на пътническите влакове по категории в зависимост от броя и в зависимост от заложените за изпълнение влак километри.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-46 Параметри на нормативния и изпълнения ГДВ за 2014 г.

Параметри на нормативен ГДВ		
Общи влак километри на ПВ	24 806 386	
Влак километри на МБВ	2 540 656	
Влак километри на БВ, ПВ, КПВ	22 265 730	
Параметри на изпълнения ГДВ		Изпълнение
Общи влак километри на ПВ	21 080 527	84.98%
Влак километри на МБВ	1 125 832	44.31%
Влак километри на БВ, ПВ, КПВ	19 954 694	89.62%
Бруто тон километри	5 064 156 326	
Средно брутно тегло на товарен влак	240	
Коефициент бруто тон км./ пътник км.	2.9749	
Пътници		
Превозени пътници - брой	24 627 300	
Извършена работа - пътник километра	1 702 300 000	
Средна населеност на пътнически влак	81	

Източник: ДП НКЖИ

В ГДВ за 2014 г. за заложили 2 540 656 влак километри годишно за МБВ, а са реализирани 1 125 832 влак километра годишно или само 44.31% от предложените възможности. За БВ, ПВ, КПВ и частта от изолираните локомотиви, които обслужват пътническото движение са заложили 22 265 730 влак километра годишно в ГДВ, а са реализирани 19 954 694 влак километра или 89.62%. Общо са реализирани 84.98% от предложените в ГДВ влак километри.

Средното брутно тегло на един пътнически влак за 2014 г. е 240 бруто тона, средната населеност на един пътнически влак е 81 пътника, а коефициентът бруто тон км/пътник км е 2.9749.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.2. СЕГМЕНТИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

3.2.1. Сегментиране на пътническите железопътни превози

Пазарното сегментиране на железопътните пътнически превози е на база – предоставяни превозни услуги и тарифни условия за предлаганите услуги. Предоставяните превозни услуги са разделени на два основни сегмента в зависимост от това дали са обект на ЗОУ или не. Допълнителни критерии за определянето на тези два сегмента са съобщението, релациите и категориите влакове, които ги обслужват. По тези критерии превозите се разделят на:

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

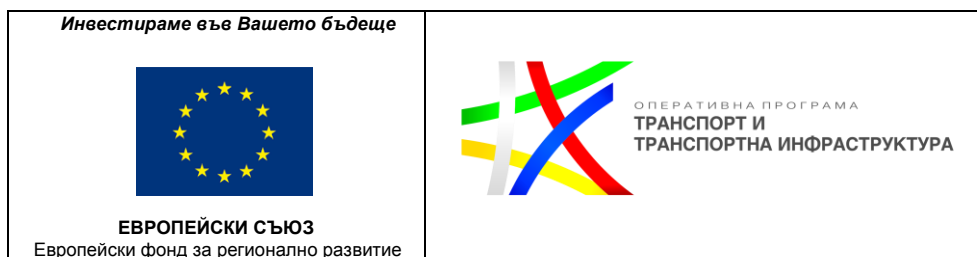
Основните сегменти, формирани по тази група критерии са следните:

- **Международни превози;**
- **Превози с ИНТЕРСИТИ (експресни) влакове;**
- **Превози с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове;**
- **Крайградски превози;**
- **Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии;**
- **Регионални превози по второстепенните жп линии.**

Извършването на обществени превозни услуги с железопътен транспорт е възложено на "БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, след проведена процедура по реда на ЗОП за избор на превозвач. Задълженията за извършване на обществени превозни услуги включват задължение за експлоатация, задължение за превоз и тарифно задължение. С ДЗОУ се определят задължителните услуги, редът за тяхното отчитане, качеството и обемът на превозите, равнище на цените, специални ценови облекчения и свързаните с тях компенсационни механизми.

Към договора са включени Приложения от № 1 до № 5, в които са определени базовите показатели за пътническите превози, стандартите за нормите за експлоатация, публичните тарифи за услугите, ограничителните условия и процедурата за заплащане по договора. Участието на държавата във финансирането на железопътния транспорт има за цел: да покрие загубите на БДЖ ЕАД от текущата пътническа превозна дейност, формирани от поддържането на редовна тарифа под нивото на разходите за дейността, обект на задължителни превозни услуги; да компенсира разликата между безплатните или с намалени цени превози на някои категории пътници и редовната тарифа. Предоставянето на субсидията е обвързано с изпълнение на определените в договора показатели за експлоатация, превоз и тарифи на видовете услуги, а компенсациите се изплащат за компенсиране стойността на безплатните и по намалени цени пътувания в страната на някои категории граждани, определени с нормативни актове.

Превозните услуги с международни и с експресни влакове са изключени от обхвата на обществената услуга.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.2.1.1 Пазарни сегменти по вид на пътническите превози

❖ Пътувания по 30У

Превозените пътници реализираните пкм. по 30У за периода 2010-2015 г. са представени на фиг. 4-47 и фиг. 4-48. За 2014 г. се наблюдава намаляване броя на превозените пътници.



Фигура 4-47 Превозени пътници по 30У за периода 2010-2015 г.

Източник: БДЖ-ПП



Фигура 4-48 Реализирани пкм. по 30У за периода 2010-2015 г.

Източник: БДЖ-ПП

❖ Пътувания с БВЗР

Превозените пътници реализираните пкм. с БВЗР за периода 2010-2015 г. са представени на фиг. 4-49 и фиг. 4-50. За 2014 г. и особено за 2015 г. се наблюдава значително намаляване броя на превозените пътници.



Фигура 4-49 Превозени пътници с БВЗР за периода 2010-2015 г.

Източник: БДЖ-ПП



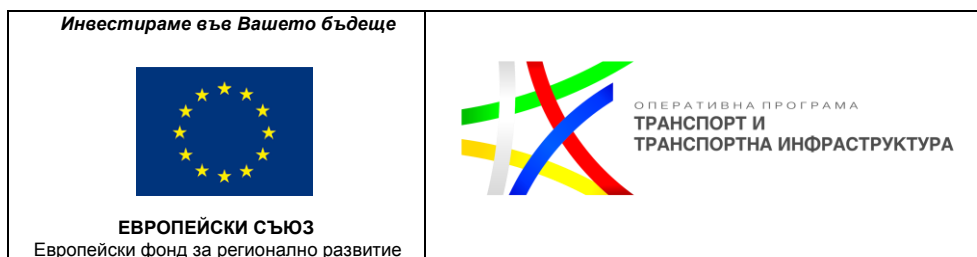
Фигура 4-50 Реализирани пкм. с БВЗР за периода 2010-2015 г.

Източник: БДЖ-ПП

❖ Атракционни пътувания

Превозените пътници реализираните пкм. с БВЗР за периода 2010-2015 г. са представени на фиг. 4-51 и фиг. 4-52. За 2014 г. има леко намаляване на броя превозени пътници спрямо предходната година. През 2015 г. се наблюдава леко увеличение на броя на превозените пътници. Най-голям интерес към този вид пътувания се забелязва през 2012 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-51 Превозени пътници при Атракционни пътувания за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-52 Реализирани пкм. при Атракционни пътувания за периода 2010-2015 г.

❖ Международни превози

Превозените пътници реализираните пкм. с БВЗР за периода 2010-2015 г. са представени на фиг. 4-53 и фиг. 4-54. За 2014 г. има леко намаляване на броя превозени пътници спрямо предходната година, като тенденцията е продължила и през 2015 г. Увеличен е броят на международните влакове за 2014 г. (фиг.4-55).



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-53 Превозени пътници при международни превози за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-54 Реализирани пкм. при международни превози за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-55 Брой международни влакове за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-56 Реализирани влаккм. при международни превози за периода 2010-2015 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

❖ Превози с Интерсити влакове

Броят на влаковете интерсити и маршрутната им скорост за периода 2010-2015 г. са представени на фиг. 4-57 и фиг. 4-58. За 2014 г. на броя на влаковете интерсити се запазва спрямо предходната година, но през 2015 г. са намалени на половина. Забелязва се леко увеличение на маршрутната скорост за 2014 и 2015 г., спрямо предходните години от изследвания период.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-57 Брой Интерсити влакове за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-58 Маршрутна скорост за Интерсити влакове за периода 2010-2015 г.

❖ Превози с Интеррегионални влакове

Броят на интеррегионалните влакове и маршрутната им скорост за периода 2010-2015 г. са представени на фиг. 4-59 и фиг. 4-60. За 2014 г. на броя на интеррегионалните влакове е увеличен с един бр. спрямо предходната година, а през 2015 г. техният брой е увеличен с още два влака спрямо 2014 г. Маршрутната скорост за 2014 е най-висока спрямо предходните години от изследвания период.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-59 Брой Интеррегионални влакове за периода 2010-2015 г.



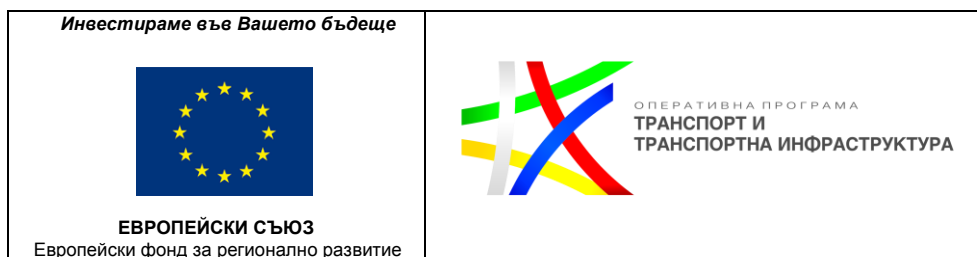
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-60 Маршрутна скорост за Интеррегионални влакове за периода 2010-2015 г.

❖ Превози с Крайградски пътнически влакове

Броят на крайградските влакове и маршрутната им скорост за периода 2010-2015 г. са представени на фиг. 4-61 и фиг. 4-62. За 2014 г. на броя на интеррегионалните влакове е значително увеличен спрямо предходната година. Маршрутната скорост за 2014 е най-висока спрямо предходните години от изследвания период.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-61 Брой крайградски влакове за периода 2010-2015 г.



Източник: БДЖ-ПП

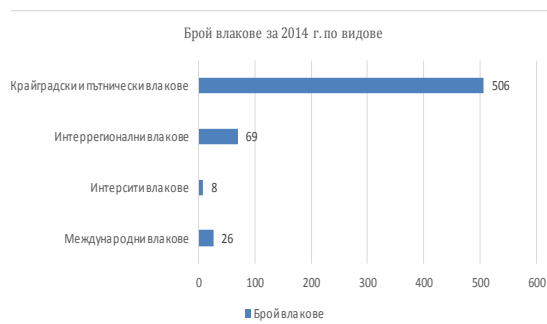
Фигура 4-62 Маршрутна скорост за крайградски влакове за периода 2010-2015 г.

Може да се направи извода, че за базовата 2014 г. най-много пътници са превозени по 30У, т.е. категорията пътници ползващи различни тарифни намаления. Най-голям е броят на крайградските влакове (фиг. 4-63 и 4-64).



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-63 Превозени пътници за 2014 г. по видове превози



Източник: БДЖ-ПП

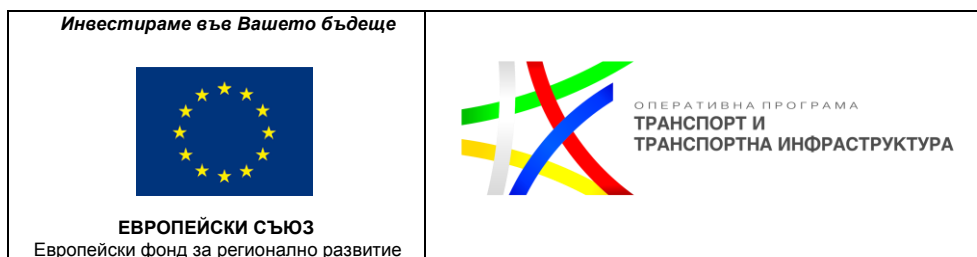
Фигура 4-64 Брой влакове по видове за 2014 г.

3.2.1.2 Пазарни сегменти по километрични разстояния и релации

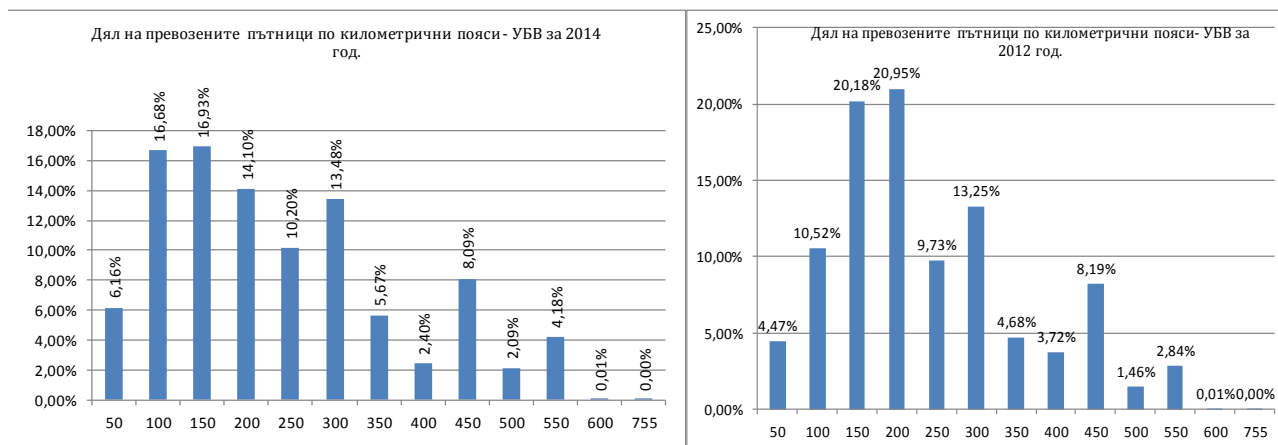
❖ Пътувания с УБВ

Делът на пътуванията с УБВ е най-голям в километричния пояс между 101 и 150 км. за 2014 г. (табл.4-47). Разпределението на пътуванията по километрични разстояния за УБВ за 2014 г., са представени на фигури 4-65 и 4-66 и в таблица 4-47.

При сравнение с 2012 г. се вижда, че се е увеличил делът на пътуванията с УБВ на разстояние от 51 до 100 км.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-65 Дял на пътници по пропътувано разстояние с УБВ за 2014 г.

Фигура 4-66 Дял на пътници по пропътувано разстояние с УБВ за 2012 г.

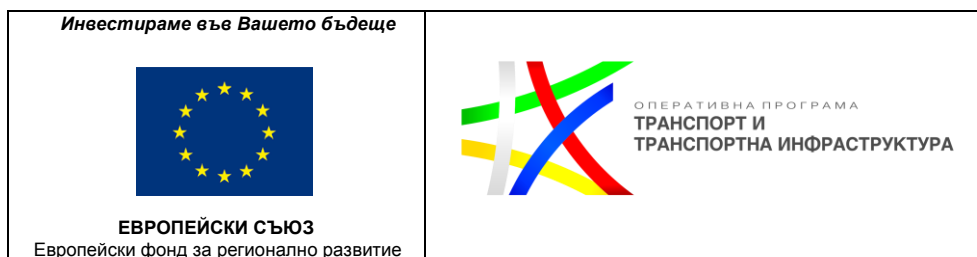
Таблица 4-47 Дял на пътуванията с УБВ⁹ за 2014 и 2012 г.

Разстояние (км)		2014 г.		2012 г.	
		дял на пътуванията		дял на пътуванията	
от	до				
0	50	6,16%	6,16%	4,47%	4,47%
51	100	16,68%	22,84%	10,52%	14,99%
101	150	16,93%	39,77%	20,18%	35,17%
151	200	14,10%	53,87%	20,95%	56,12%
201	250	10,20%	64,07%	9,73%	65,85%
251	300	13,48%	77,55%	13,25%	79,10%
301	350	5,67%	83,22%	4,68%	83,78%
351	400	2,40%	85,62%	3,72%	87,50%
401	450	8,09%	93,71%	8,19%	95,69%
451	500	2,09%	95,81%	1,46%	97,15%
501	550	4,18%	99,99%	2,84%	99,99%
551	600	0,01%	100,00%	0,01%	100,00%
601	755	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%

Леко увеличение има и при километричния пояс от 201 до 250 км. Увеличения дял на пътуванията в тези километрични пояси се дължи на намаления дял на пътуванията в следните километрични пояси: от 101 до 150 км. и от 151 до 200 км. (фиг. 4-65 и 4-66).

⁹ Източници: БДЖ-ПП; „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им”, ИнфраКеър-ТрансКеър” ДЗЗД

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-67 Брой пътници по пропътувано разстояние с УБВ за 2014 г.

Пътуванията с УБВ се характеризират с по-малка концентрация по километрични разстояния. От данните се вижда, че пътуванията с УБВ са концентрирани на разстояния от 100 км. до 200 км., но и пътуванията на дълги разстояния до 550 км. също заемат значителен дял.

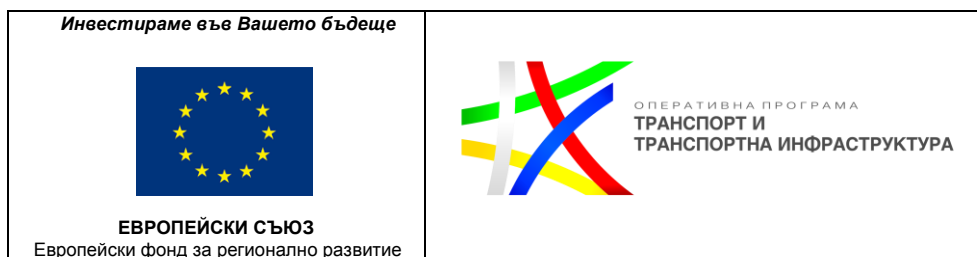


Фигура 4-68 Брой пътници по пропътувано разстояние с УБВ за 2012 г.

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

❖ Пътувания с Бърз влак

Делът на пътуванията с БВ е най-голям в километричния пояс между 101 и 150 км. за 2014 г. (табл.4-48). Разпределението на пътуванията по километрични разстояния за БВ за 2014 г., са представени на фигури 4-69 и 4-70 и в таблица 4-48.

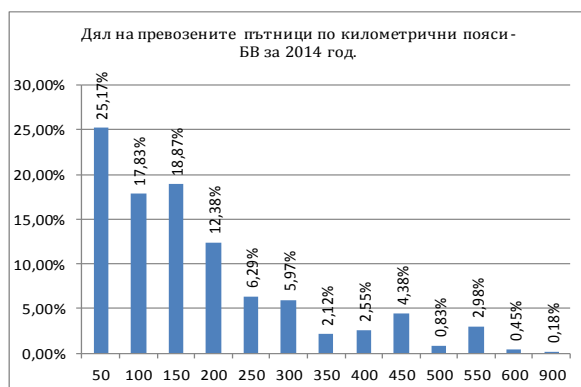


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-48 Дял на пътуванията с БВ¹⁰ за 2014 и 2012 г.

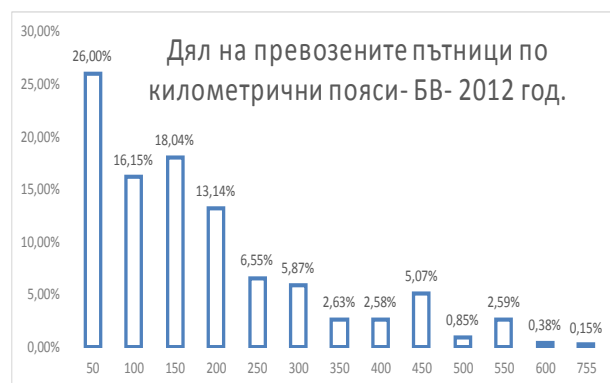
Разстояние (км)		2014 г.		2012 г.	
		дял на пътуванията		дял на пътуванията	
от	до				
0	50	25,17%	25,17%	26,00%	26,00%
51	100	17,83%	43,00%	16,15%	42,15%
101	150	18,87%	61,87%	18,04%	60,19%
151	200	12,38%	74,25%	13,14%	73,33%
201	250	6,29%	80,54%	6,55%	79,88%
251	300	5,97%	86,51%	5,87%	85,75%
301	350	2,12%	88,64%	2,63%	88,38%
351	400	2,55%	91,18%	2,58%	90,96%
401	450	4,38%	95,56%	5,07%	96,02%
451	500	0,83%	96,39%	0,85%	96,87%
501	550	2,98%	99,37%	2,59%	99,46%
551	600	0,45%	99,82%	0,38%	99,85%
601	900	0,18%	100,00%	0,15%	100,00%

При сравнение с 2012 г. се вижда, че се е увеличил делът на пътуванията с БВ на разстояние от 51 до 100 км. Леко увеличение има и при километричния пояс от 101 до 150 км. Увеличения дял на пътуванията в тези километрични пояси се дължи на намаления дял на пътуванията в следните километрични пояси: от 401 до 450 км. и от 151 до 200 км. (фиг. 4-69 и 4-70).



Фигура 4-69 Дял на пътници по пропътувано разстояние с БВ за 2014 г.

Източници: БДЖ – ПП; „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им”, ИнфраКеър-ТрансКеър” ДЗЗД

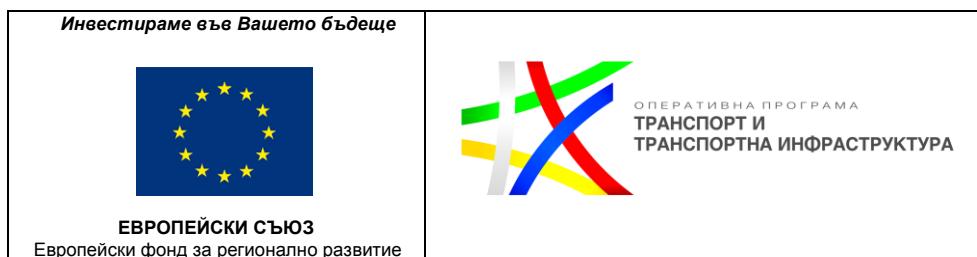


Фигура 4-70 Дял на пътници по пропътувано разстояние с БВ за 2012 г.

Разпределението на пътуванията по километрични разстояния за БВ са представени на фигури 4-71 и 4-72.

¹⁰ Източници: БДЖ–ПП; „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им”, ИнфраКеър-ТрансКеър” ДЗЗД

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-71 Брой пътници по пропътувано разстояние с БВ за 2014 г.

За разлика от пътуванията с УБВ, при бързите влакове се наблюдава значителен пътничкопоток и на къси разстояния – до 50 км, при които се формира 25,15 % от целия пътничкопоток с БВ за 2014 г.

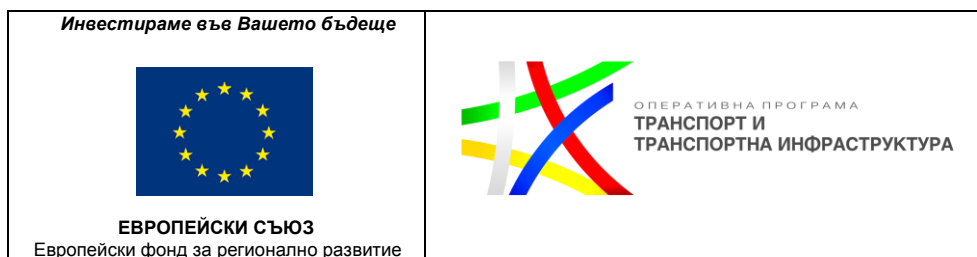


Източник: „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им”, ИнфраКеър-ТрансКеър” ДЗЗД

Фигура 4-72 Брой пътници по пропътувано разстояние с БВ за 2012 г.

❖ Пътувания с Пътнически влак

Делът на пътуванията с ПВ е на-голям в километричния пояс между 0 и 50 км. за 2014 г. (табл.4-49). Разпределението на пътуванията по километрични разстояния за ПВ за 2014 г., са представени на фигури 4-73 и 4-74 и в таблица 4-49.

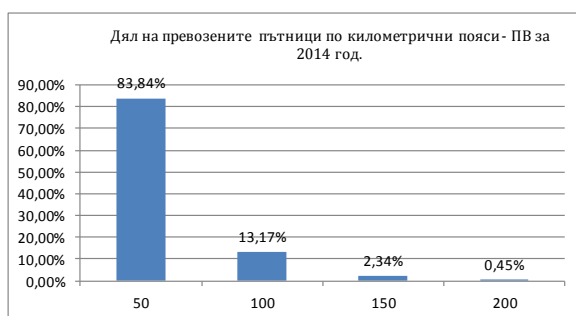


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-49 Дял на пътуванията с ПВ¹¹ за 2014 и 2012 г.

Разстояние (км)		2014 г.		2012 г.	
		дял на пътуванията		дял на пътуванията	
от	до				
0	50	83,84%	83,84%	83,90%	83,90%
51	100	13,17%	97,01%	12,72%	96,62%
101	150	2,34%	99,36%	2,60%	99,22%
151	200	0,45%	99,81%	0,48%	99,70%
201	250	0,09%	99,90%	0,12%	99,83%
251	300	0,03%	99,93%	0,06%	99,89%
301	350	0,02%	99,95%	0,04%	99,92%
351	400	0,01%	99,96%	0,02%	99,95%
401	450	0,01%	99,97%	0,02%	99,96%
451	500	0,01%	99,98%	0,02%	99,98%
501	550	0,01%	99,99%	0,01%	99,99%
551	600	0,00%	100,00%	0,01%	100,00%
601	755	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%

При сравнение с 2012 г. се вижда, че се увеличил делът на пътуванията с ПВ на разстояние от 51 до 100 км. Намаление има при километричния пояс от 101 до 150 км. с 0,26%. Леко намаление на дела пътувания има и при другите анализирани километрични пояси (фиг. 4-73 и 4-74).



Фигура 4-73 Дял на пътници по пропътувано разстояние с ПВ за 2014 г.



Фигура 4-74 Дял на пътници по пропътувано разстояние с ПВ за 2012 г.

Източници: БДЖ – ПП; „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им”, ИнфраКеър-ТрансКеър” ДЗЗД

Анализът показва, че концентрация на пътуванията с ПВ е в зоната до 50 км., в която се формират над 83% от пътничкопотоците. Пътуванията на разстояния над 200 км. са изключения.

¹¹ Източници: БДЖ–ПП; „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им”, ИнфраКеър-ТрансКеър” ДЗЗД

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-75 Брой пътници по пропътувано разстояние с ПВ за 2014 г.

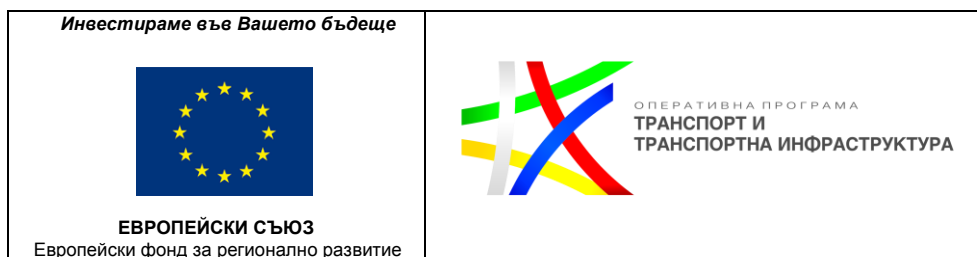
При пътническите влакове се наблюдава значителен пътнически поток и на къси разстояния – до 50 км, при които се формира 83,84 % от целия пътнически поток с ПВ за 2014 г.



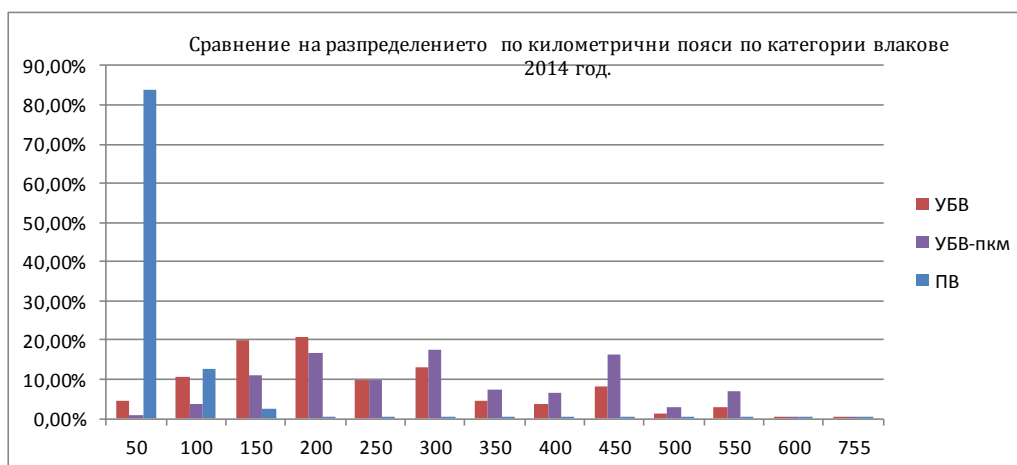
Източник: „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им”, ИнфраКеър-ТрансКеър” ДЗЗД

Фигура 4-76 Брой пътници по пропътувано разстояние с ПВ за 2012 г.

На фигура 4-77 е представено обобщено сравнение на превозите по категории влакове, разпределени по разстояние на пътуванията за 2014 г. Най-голям е пътническият поток с ПВ на разстояние до 50 км. При УБВ най-голям пътнически поток има между 150 и 200 км.



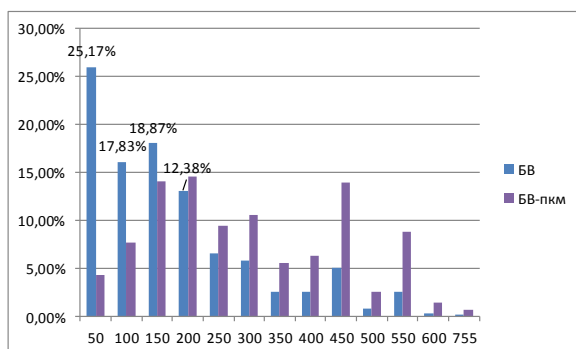
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

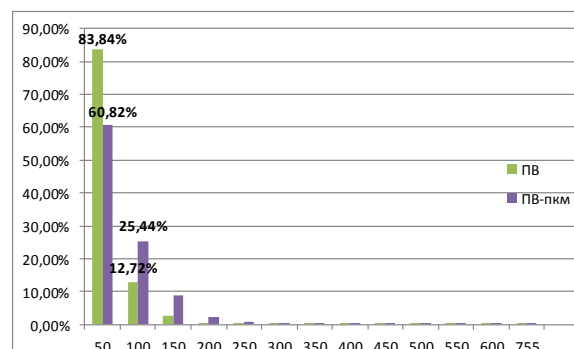
Фигура 4-77 Сравнение на превозите по категории влакове, разпределени по разстояние на пътуванията за 2014 г.

На фигури 4-78 и 4-79 е представено обобщено сравнение на превозите БВ и ПВ, разпределени по разстояние на пътуванията за 2014 г. Пътуванията с ПВ на разстояние до 50 км., формират 83,84% от пътничкопотока с тази категория влакове за 2014 г. При БВ най-голям пътничкопоток има между 50 и 200 км, като формирания пътничкопоток за тези километрични пояси е 74,25% от общия пътничкопоток за тази категория влакове.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-78 Превози с БВ, разпределени по разстояние на пътуванията за 2014 г.



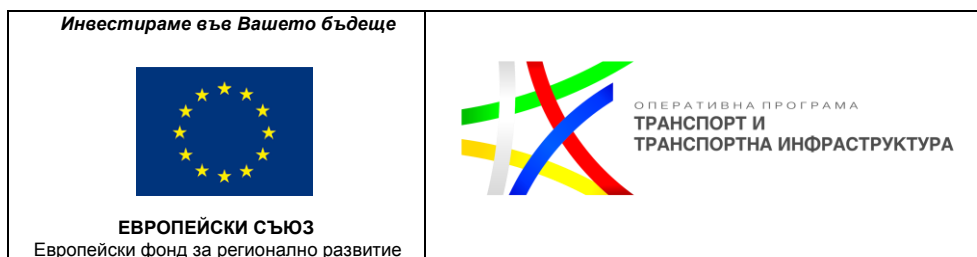
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-79 Превози с ПВ, разпределени по разстояние на пътуванията за 2014 г.

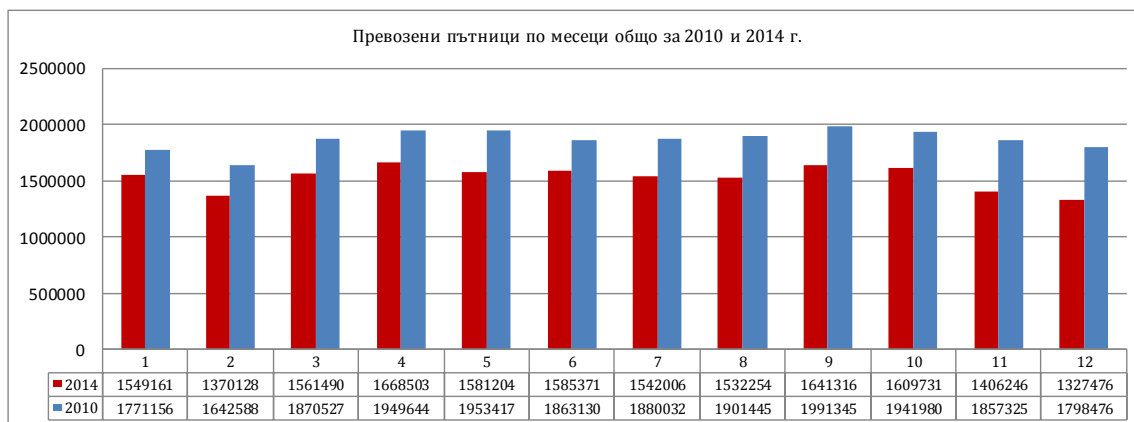
3.2.1.3 Сегментиране според месечната неравномерност на превозите и категория влакове

Общо превозените пътници за всички категории влакове са най-много през месеци април, май, юни, септември и октомври (фиг. 4-80). Забелязва се значително намаляване на броя превозени пътници за 2014 г. в сравнение с 2010 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



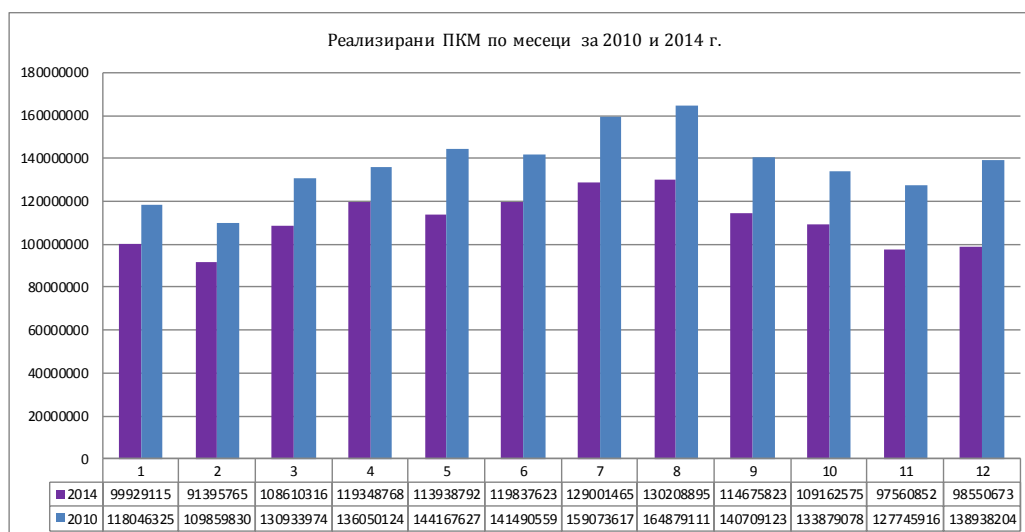
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-80 Общо превозени пътници по месеци за 2010 и 2014 г.

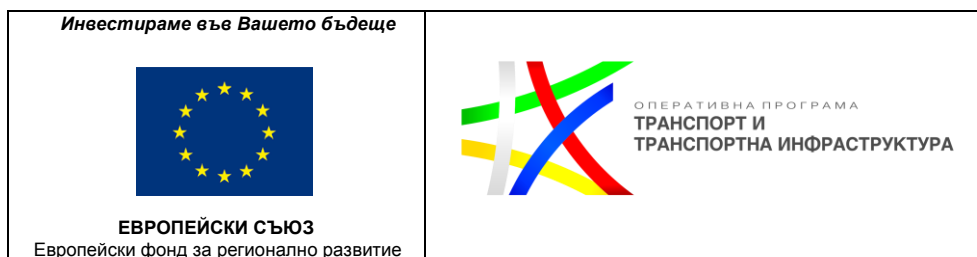
Реализираните пкм. по месеци за 2010 и 2014 г. са представени на фиг. 4-81. Най-голяма стойност на показателя пкм. за 2014 г. се забелязва за месеците юни, юли и август. За 2010 г. резултатите от анализа са същите (фиг.4-81).



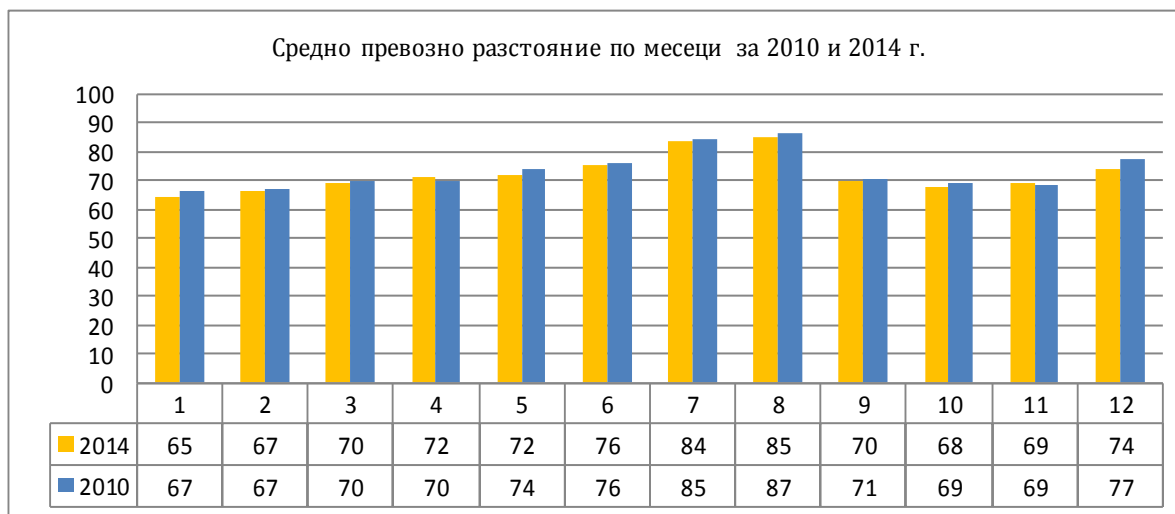
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-81 Реализирани пкм. по месеци за 2010 и 2014 г.

Най-голямо е средното превозно разстояние за месеци юни, юли и август и за двете изследвани години. Като цяло средното превозно разстояние по месеци за 2014 г. се е запазило спрямо 2010 г. (фиг. 4-82).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



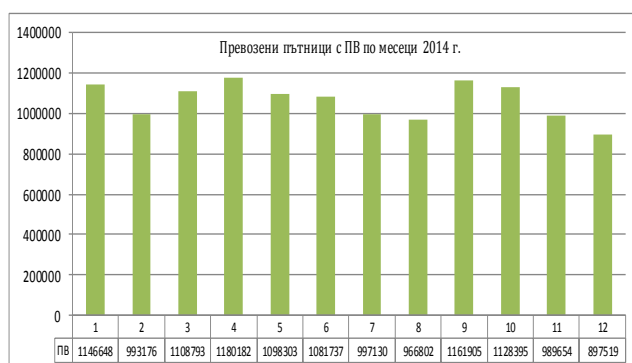
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-82 Средно превозно разстояние по месеци за 2010 и 2014 г.

Направен е анализ и сравнение на превозените пътници по категории влакове за 2014 и 2010 г. Резултатите са представени на фигурите от фиг. 4-83 до фиг. 4-88. Резултатите са следните:

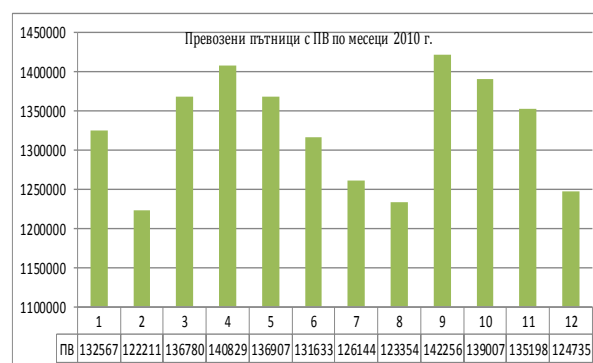
- За 2014 г. най-голям брой превозени пътници с ПВ има през месеците: април, май, септември и октомври.
- Най-голям е броя на превозени пътници с БВ през 2014 г. през месеци: юни, юли и август.
- Най-голям брой пътници през 2014 г. са пътували с УБВ през месеци: юни, юли и август.

Като се отчете и анализа на средното превозно разстояние по месеци, може да се направи извода, че през летните месеци, пътниците пътуват на по-дълги разстояния и предпочитат БВ и УБВ. През останалите месеци от годината се използват основно ПВ на близки разстояния.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-83 Превозени пътници с ПВ по месеци за 2014 г.

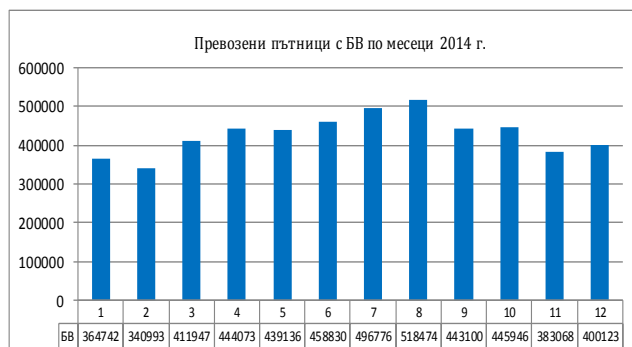


Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-84 Превозени пътници с ПВ по месеци за 2010 г.

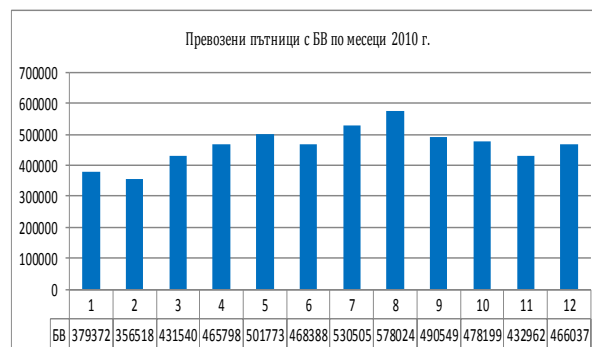
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-85 Превозени пътници с БВ по месеци за 2014 г.



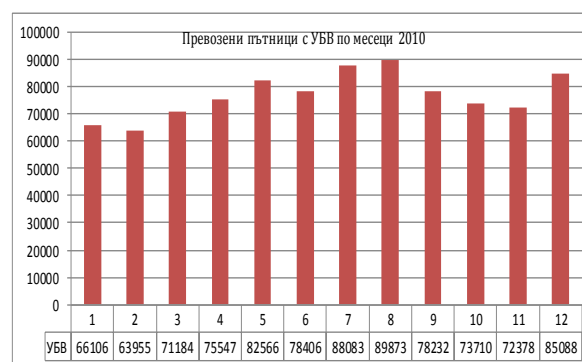
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-86 Превозени пътници с БВ по месеци за 2010 г.



Източник: БДЖ-ПП

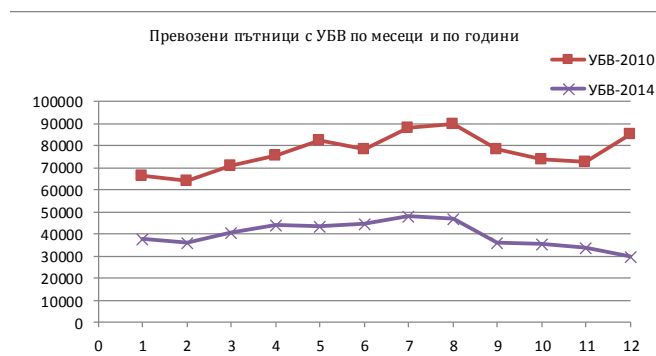
Фигура 4-87 Превозени пътници с УБВ по месеци за 2014 г.



Източник: БДЖ-ПП

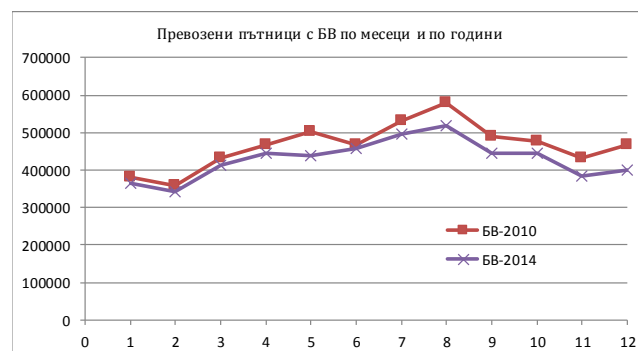
Фигура 4-88 Превозени пътници с УБВ по месеци за 2010 г.

Направено е сравнение между 2010 и 2014 год., относно превозени пътници с УБВ, БВ и ПВ по месеци за двете години. Резултатите са представени графично на фиг. от 4-89 до фиг. 4-92.



Източник: БДЖ-ПП

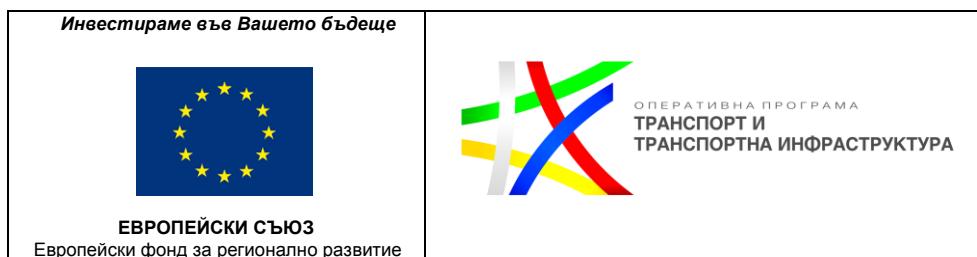
Фигура 4-89 Сравнение на превозени пътници с УБВ по месеци между 2010 и 2014 г.



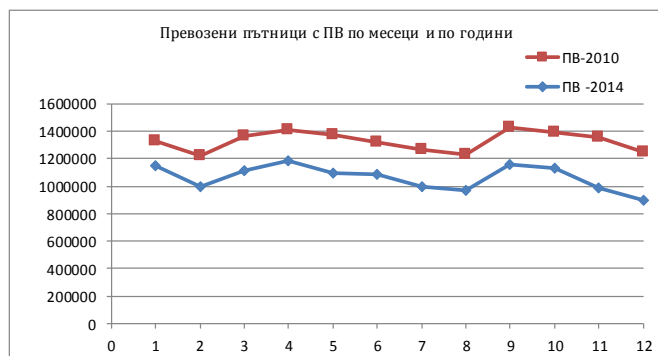
Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-90 Сравнение на превозени пътници с БВ по месеци между 2010 и 2014 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

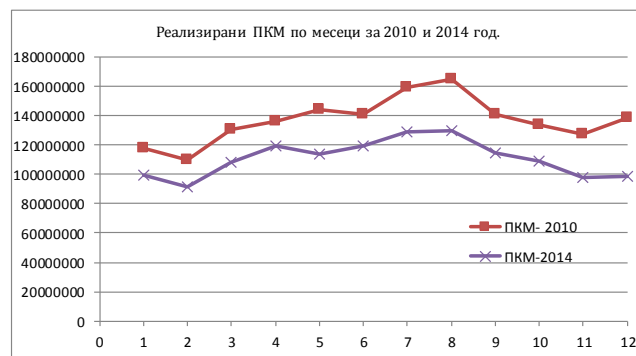


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-91 Сравнение на превозени пътници с ПВ по месеци между 2010 и 2014 г.



Източник: БДЖ-ПП

Фигура 4-92 Сравнение на реализираните пкм. по месеци между 2010 и 2014 г.

Резултатите показват идентичност в неравномерността на пътуванията с УБВ и БВ, като пиковите са през месец 4, месец 5 и месец 8. За пътническите влакове най-натоварени са месец 4 и месец 9. Най-голяма е стойността на показателя пкм. за месец 8.

Като цяло се вижда, намаляване на броя превозени пътници по категории влакове за 2014 г. в сравнение с 2010 г. За този период има намаление и на реализираните пкм. Почти няма промяна в средното превозно разстояние по месеци.

3.2.1.4 Пазарни сегменти по тарифни условия и целеви групи пътници

Превозите според прилаганите тарифни условия се разделят на:

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

С ПМС № 295 от 20.12.2001 г. са определени категориите граждани, ползващи право на безплатни или с намалени цени пътувания при превоз с железопътен транспорт в страната.

С право на безплатни пътувания са:

- многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца;
- инвалиди и слепи граждани с I и II група, военноинвалиди и деца с тежки телесни и душевни недъзи, както и придружителите им;
- ветерани от войните и носители на Ордена за храброст;
- ветерани от войните, с издадена карта за безплатно пътуване с неограничен брой пътувания в границите на областта, в която живеят.

С право на намалени цени при пътувания са:

- учащите се от всички категории училища и Висши учебни заведения в страната с редовно целогодишно обучение;
- групови пътувания на учащи се, включително и на придружителите им;
- възрастни граждани (лицата, получаващи пенсия при условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Основните цени за пътуване на издаваните билети в железопътните бюра, гари и спирки са дадени в таблица 2 на тарифата за превоз на пътници и багаж. Те са диференцирани според разстояние, категория на влака и клас. Тези цени са приети за редовни (редовна тарифа).

В тарифната политика на БДЖ са заложили следните търговски и социално ориентирани предложения, в които се предвиждат намаления от редовните цени: пътувания с 10% намаление; пътувания с 15% намаление; пътувания с 20% намаление; пътувания с 25% намаление; пътувания с 30% намаление; пътувания с 50% намаление; пътувания със 75% намаление и безплатни пътувания.

Съществуват и следните тарифни предложения: регионален билет за регион София, който важи за втора класа във всички пътнически и бързи влакове; едnodневна карта за пътуване в участъка София - Перник и София – Своге; Намаления при пътуване на служители от фирми и организации (Намаление от 10 %) и отстъпки в цените за пътувания с конкретни международни влакове.

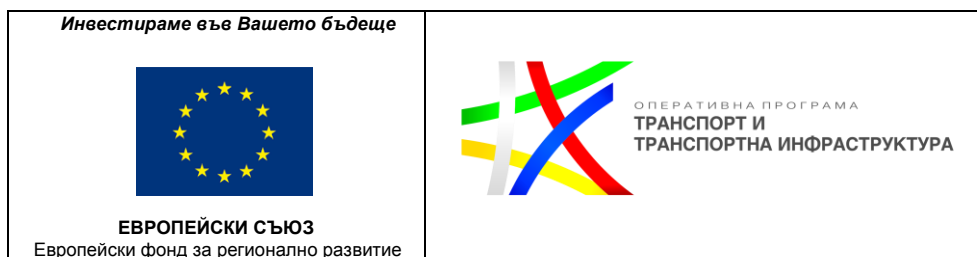
Подробна информация за намаленията, условията при които те се предоставят и издаваните железопътни карти и документи за пътуване е публикувана в интернет страницата на БДЖ ЕАД- <http://bdz.bg>. Тарифните таблици не са публикувани.

Прилаганата тарифа за превоз на пътници на „Холдинг БДЖ“ ЕАД от март 2014 г., съдържа следните таблици с цени:

Таблица 4-50 Тарифи за превоз на пътници

Таблица	Съдържание
№ 1	Цени за пътуване по вътрешноградски железопътен транспорт
№ 2	Цени на билети, издавани в железопътни бюра, гари и спирки
№ 2А	Релационни цени с намаление за отиване и връщане
№ 2МГ	Цени на билети за пътуване на малки групи в една посока
№ 20В	Цени на билети за отиване и връщане
№ 2К	Календарни цени на билети, издавани в железопътни бюра, гари и спирки
№ 2М	Цени на билети за международни влакове, издавани в жп бюра и гари за разстоянията на БДЖ
№ 2И	Цени за излетни билети
№ 2 ЗОНА	Зонови цени на билети
№ 3	Цени на други видове билети, издавани в железопътни бюра, гари и временни билетни каси
№ 4	Цени на билети, издавани във влака
№ 4М	Цени на билети за международни влакове, издавани във влака
№ 5	Цени на абонаментни карти за втори клас, бързи и пътнически влакове
№ 5А	Цени на петдневни абонаментни карти за втори клас, пътнически и бързи влакове
№ 7	Цени за допълнителни услуги
№ 8	Карти, даващи право на пътуване с намаление
№ 9	Обезщетения за неспазване условията на превоза
Регионален билет	Цени на регионални билети
Цени на билети за влакове "Златни пясъци", "Чайка", "Слънчев бряг".	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

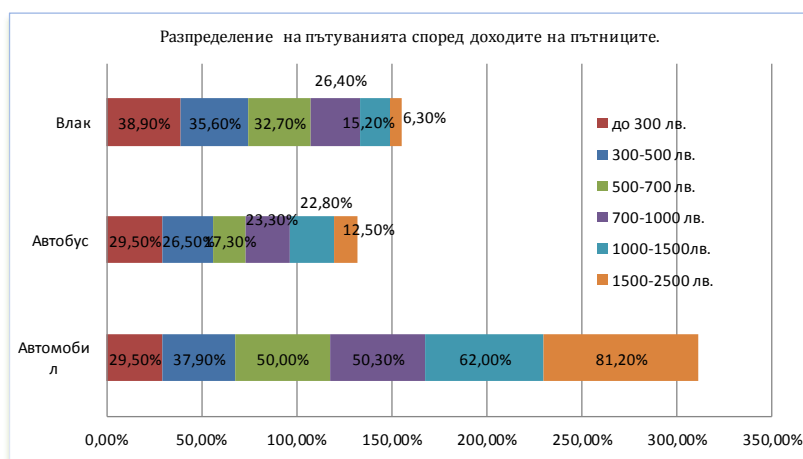
На база анализите на пътуванията по тарифни условия¹² и групи пътници могат да се обобщят следните изводи:

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

3.2.1.5 Сегментиране по профил на пътниците

❖ Сегментиране според доходите на пътниците

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

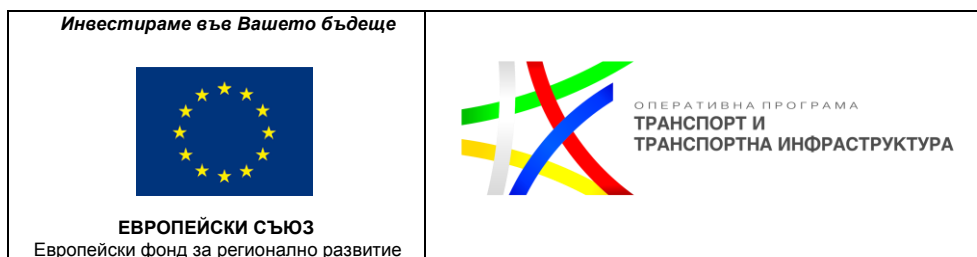


Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето.
http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar
 Фигура 4-93 Сегментиране според доходите на пътниците

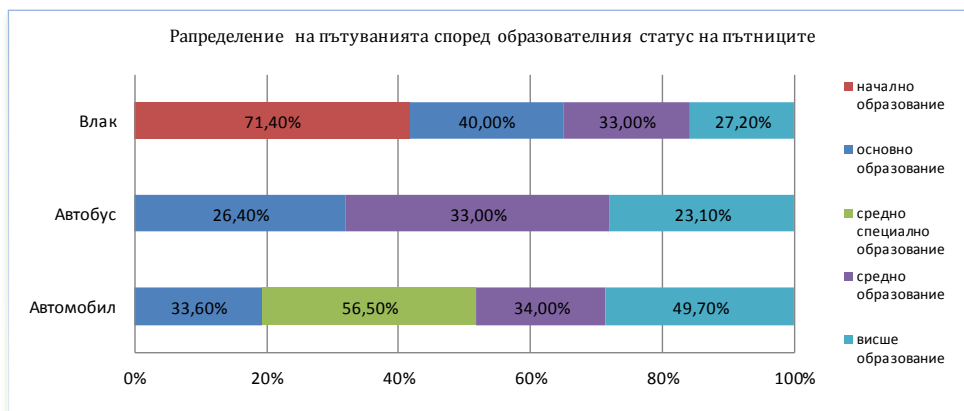
❖ Сегментиране според образователния статус на пътниците

Голяма част от пътниците с основно образование използват железопътния транспорт (71,40%). 27,20% от пътниците с висше образование са заявили, че използват железопътен транспорт. Предпочитанията на пътниците са показани на фиг.4-94.

¹² ИнфраКеър-ТрансКеър”, ДЗЗД „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето.

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

Фигура 4-94 Сегментиране според образователния статус на пътниците

❖ Сегментиране според трудовия статус на пътниците

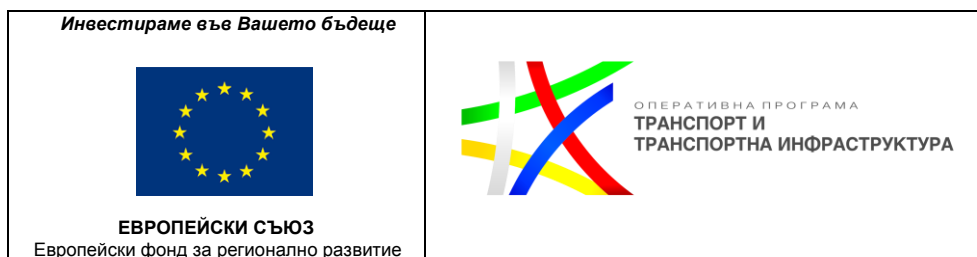
Най-голям процент от пътниците използващи железопътен транспорт са учащи/студенти – 56,20%. 43,60% от пътниците с трудов статус „работещи пенсионери“, са заявили, че използват железопътен транспорт (фиг.4-95).



Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето.

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

Фигура 4-95 Сегментиране според трудовия статус на пътниците



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.2.2. Сегментиране на товарните превози

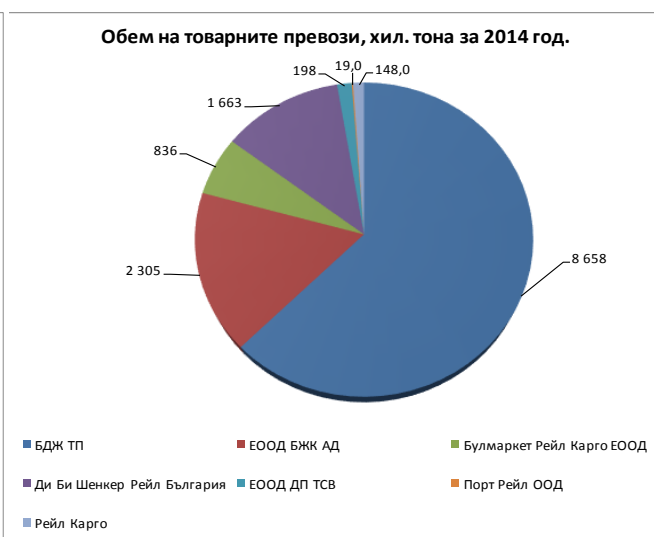
3.2.2.1 Сегментиране по превозвачи

Обемът на товарните превози от железопътните превозвачи¹³ е представен на фиг. 4-96 и фиг.4-97. Направено е сравнение между 2014 и 2013 г. Пазарен лидер при товарните железопътни превози е БДЖ-ТП. През 2014 г. се наблюдава намаляване на обема превозени товари от БДЖ-ТП и навлизане на нови превозвачи.



Източник: ИА ЖА

Фигура 4-96 Обем на товарните превози за 2013 г.



Източник: ИА ЖА

Фигура 4-97 Обем на товарните превози за 2014 г.

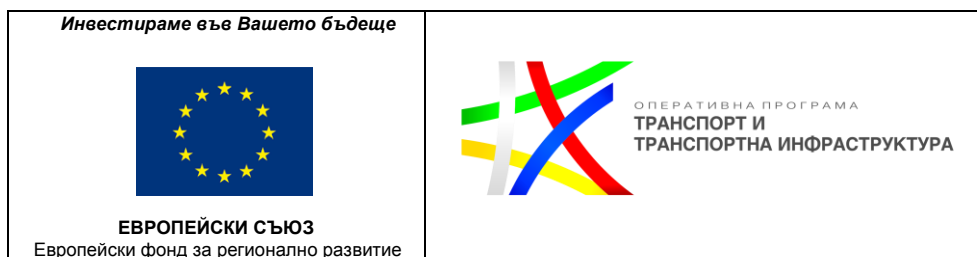
3.2.2.2 Сегментиране по вид на превоза

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

❖ Превози във вътрешно съобщение

При анализа на данните относно превозените товари от БДЖ-ТП, се забелязва тенденцията към намаляване обема на превозените тонове във вътрешно съобщение за периода 2007-2015 г. (фиг.4-98 и 4-99). През 2014 г. има леко увеличение на превозените тонове и показателя ТКМ., но през 2015 г. отново има намаление.

¹³ ИА ЖА -Бюлетин за 2015 г.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-98 Превозени тонове във вътрешно съобщение



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-99 Извършена работа във вътрешно съобщение

❖ Превози в международно съобщение

При анализа не данните относно превозените товари от БДЖ-ТП, отново се забелязва тенденцията към намаляване обема на превозените тонове в международно съобщение за периода 2007-2015 г. (фиг.4-100 и 4-101). През 2015 г. има леко увеличение на превозените тонове и показателя ткм. спрямо предходната 2013 г.



Източник: БДЖ-ТП

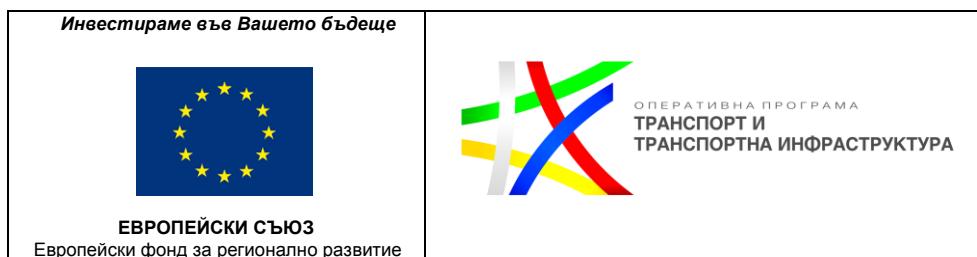
Фигура 4-100 Превозени тонове в международно съобщение



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-101 Извършена работа в международно съобщение

На фиг.4-102 и 4-103 са сравнени превозените тонове и извършената работа за вътрешно и международно съобщение от БДЖ-ТП.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-102 Превозени тонове във вътрешно и международно съобщение



Фигура 4-103 Извършена работа във вътрешно и международно съобщение

3.2.2.3. Сегментиране по товари

Анализирани са превозените тонове и извършената работа от БДЖ-ТП по товари за период от 2007 г. до 2015 г. Анализът е направен по 10 основни групи товари, представени в табл. 4-51.

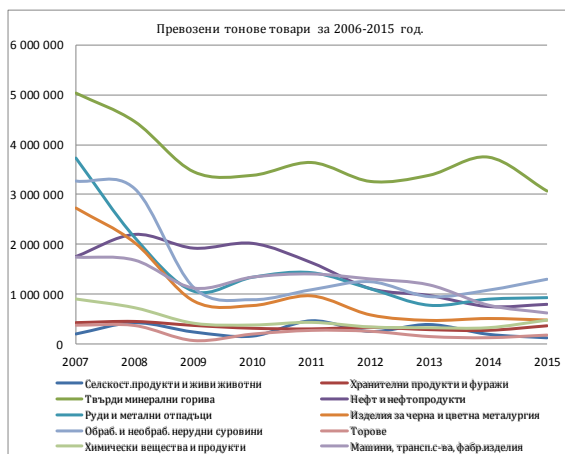
Таблица 4-51 Видове товари, класифицирани в 10 групи

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

За 2014 г. спрямо 2013 г. има увеличение на превозените товари от следните групи: 2-твърди минерални горива, 4- руди и метални отпадъци, 5-изделия на черна и цветна металургия и 6 – обработени и необработени нерудни суровини (фиг.4-104 и 4-105). Обема на превозените товари от другите групи е намалял. При сравнение на превозените товари по групи за 2015 г. спрямо 2014 г. се забелязва увеличение на превозените тонове товари от следните групи: 3-нефт и нефтопродукти, 4- руди и метални отпадъци, 6 – обработени и необработени нерудни суровини, 7 – торове и група 8 – химически вещества и продукти.

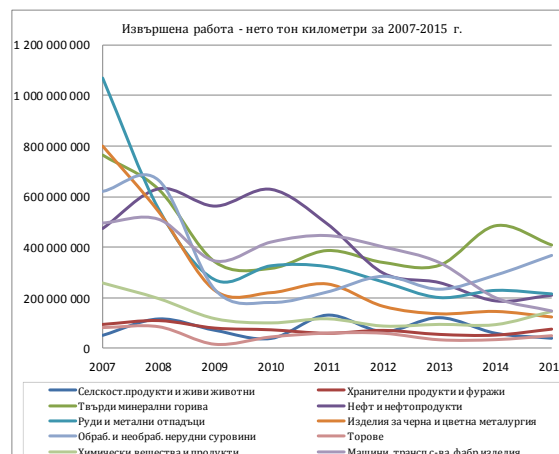


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: БДЖ-ТП

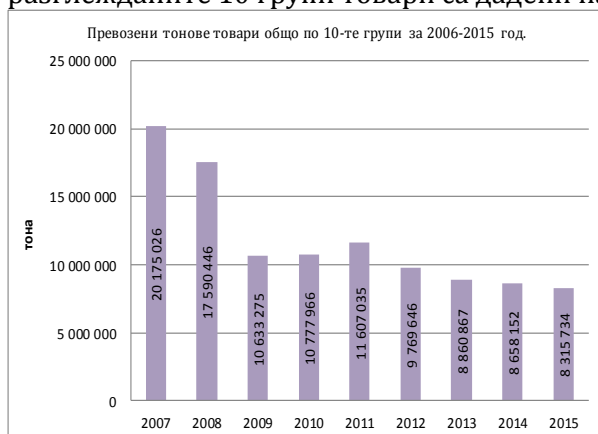
Фигура 4-104 Превозени тонове товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г. по 10 вида товари.



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-105 Реализирани тонкм. от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г. по 10 вида товари.

Общо превозените тонове товари и извършената работа в нето тонкм. По разглежданите 10 групи товари са дадени на фиг. 4-106 и фиг.4-107.



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-106 Общо превозени тонове товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.



Източник: БДЖ-ТП

Фигура 4-107 Общо реализирани тонкм. от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.

На фигури от 4-108 до фиг. 4-117 са представени общо превозените тонове за всеки от разглежданите товари за период от 2007 до 2015 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



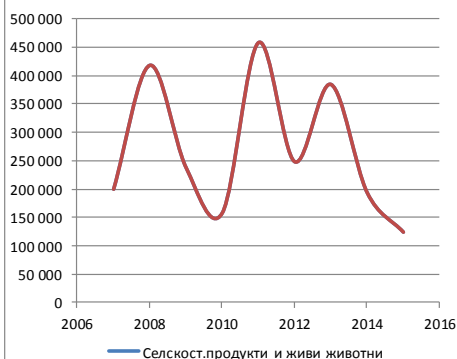
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



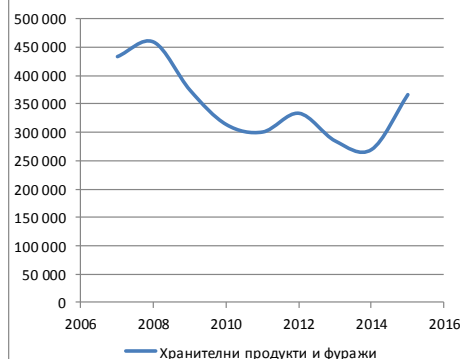
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

0 Селскост.продукти и живи животни



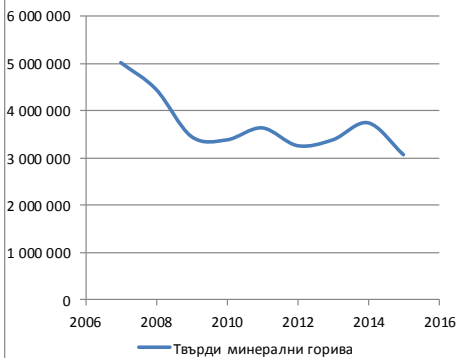
1 Хранителни продукти и фуражи



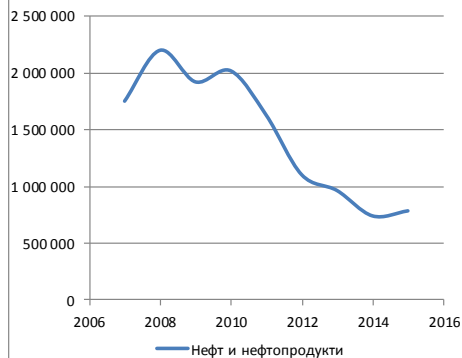
Източник: БДЖ-ТП
Фигура 4-108 Общо превозени тонове за група 0 от класифицираните товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.

Източник: БДЖ-ТП
Фигура 4-109 Общо превозени тонове за група 1 от класифицираните товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.

2 Твърди минерални горива



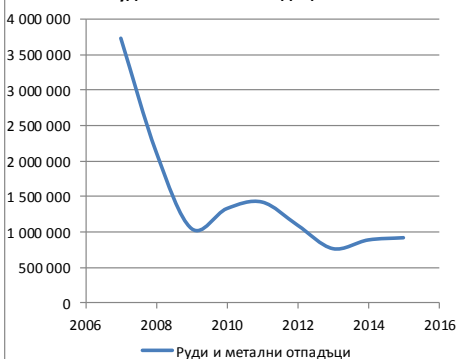
3 Нефт и нефтопродукти



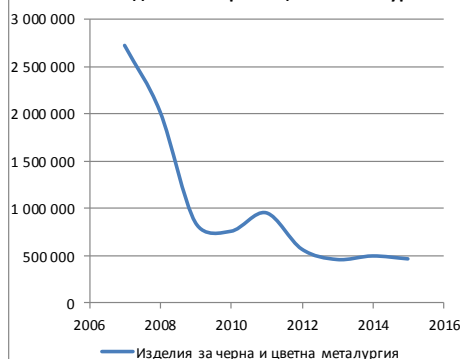
Източник: БДЖ-ТП
Фигура 4-110 Общо превозени тонове за група 2 от класифицираните товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.

Източник: БДЖ-ТП
Фигура 4-111 Общо превозени тонове за група 3 от класифицираните товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.

4 Руди и метални отпадъци



5 Изделия за черна и цветна металургия

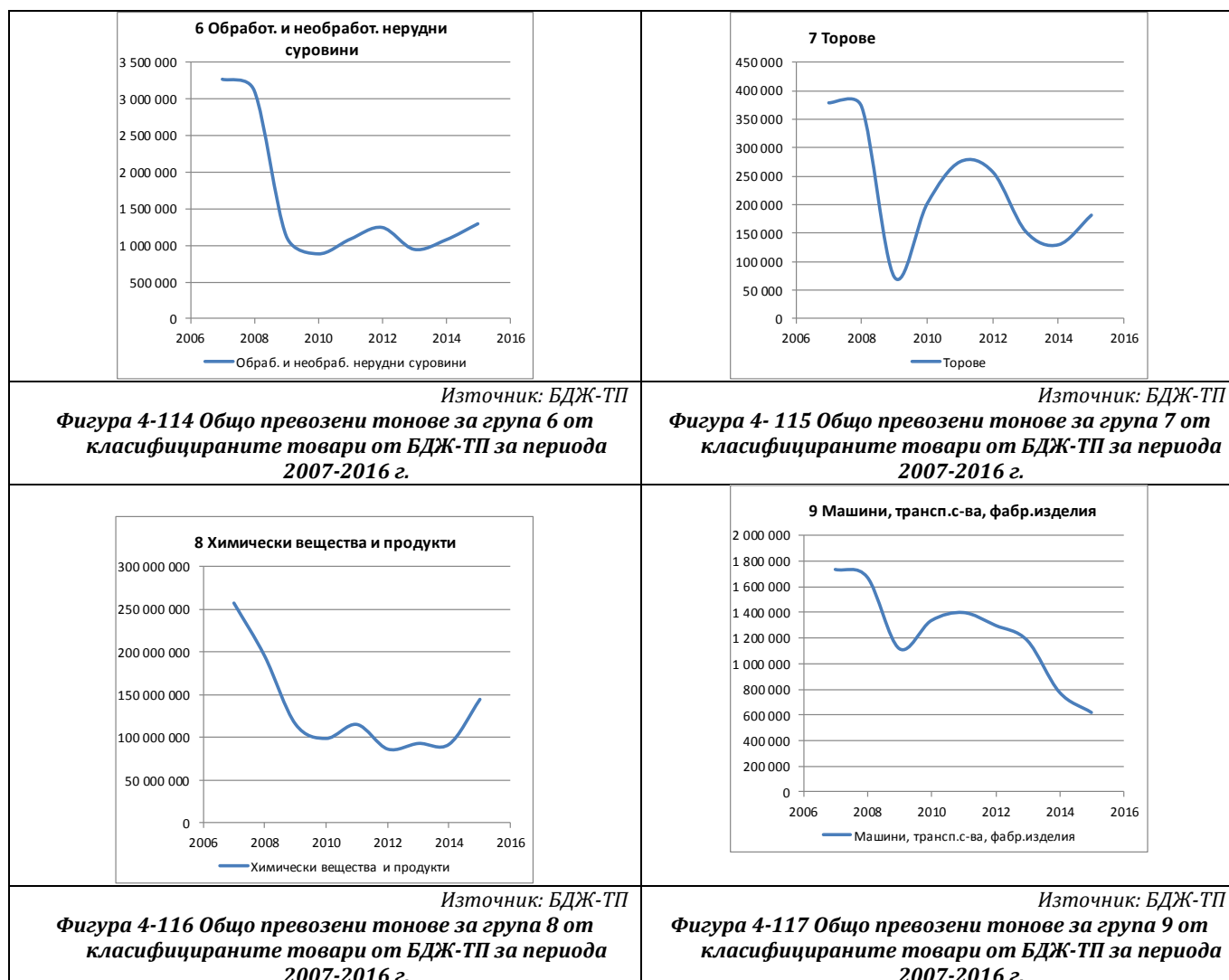


Източник: БДЖ-ТП
Фигура 4-112 Общо превозени тонове за група 4 от класифицираните товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.

Източник: БДЖ-ТП
Фигура 4-113 Общо превозени тонове за група 5 от класифицираните товари от БДЖ-ТП за периода 2007-2016 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



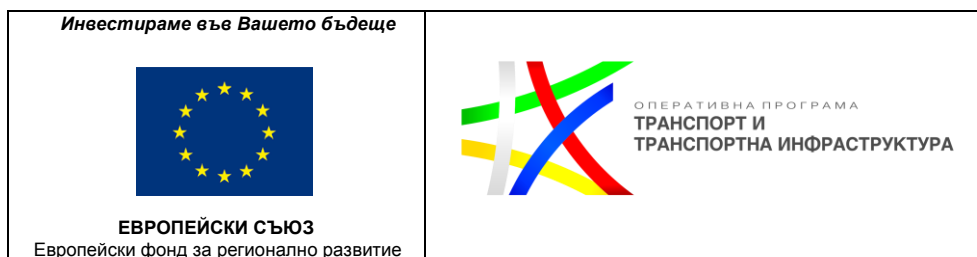
3.3 КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

3.3.1 Товарен железопътен транспорт

Качеството на предлаганата транспортна услуга от железопътния товарен транспорт е оценено на база събрана информация от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар. За тази цел са интервюирани представители на следните целеви групи:

- Браншови организации;
- Товародатели;
- Превозвачи и спедитори (включени са превозвачи по видове транспорт);
- Пристанища оператори и интермодални терминали;
- Летища и наземни оператори.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За тези целеви групи са разработени съответните въпросници за провеждане на интервютата в които са включени и въпроси относно качеството на услугата. Част от интервютата са провеждани на лични срещи, а други са изпращани по e-mail.

От проведените интервюта с товарни оператори, браншови организации, логистични фирми, спедитори и товародатели, е събрана информация, отнасяща се до: качеството на предлаганата услуга; фактори, влияещи върху избора на вид транспорт като например цени на различните вид превози, конкурентно време за придвижване, надеждност, безопасност и други; избор на различните видове транспорт, зависещи от вида на транспортираните стоки, техните произход и предназначение; Разстояния за транспортиране на стоки в зависимост от техния вид, произходи и предназначение и други.

3.3.1.1 Основни фактори, които определят качеството на транспортната услуга

Качеството на транспортната услуга е оценено посредством функция на полезност¹⁴. Полезността за клиентите, ползващи товарни железопътни превозни услуги, е представена като

функция¹⁵ от следните 8 показателя (f_n):

- скорост;
- честота;
- цена;
- вместимост (капацитет на подвижния състав);
- гъвкавост;
- достъпност;
- надеждност;
- сигурност;

$F = f$ (скорост, честота, цена, вместимост, гъвкавост, достъпност, надеждност, сигурност)

За тези показатели са определени стойности - f_n по скала от 0 до 5, на база направени анкетни проучвания чрез интервюта на определените пет целеви групи.

Стойности за показателите - f_n са:

$$0 \leq f_n \leq 5$$

$$n = 1 \dots 8$$

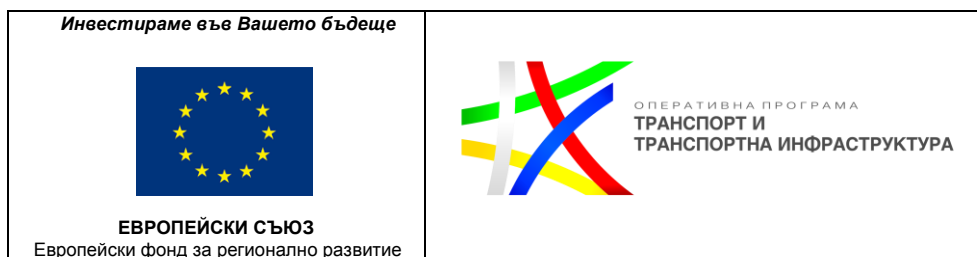
Максималната стойност на функцията на полезност е 40 и отговаря на предоставяне на услуга с отлично качество, т.е. $0 \leq F \leq 40$ (Табл. 4-52).

Таблица 4-52 Стойности на функцията на полезност

F	Качество
над 0 - до и 10	Лошо
над 10 - до и 25	Задоволително
над 25 - до и 30	Добро
над 30 - до и 35	Много добро
над 35 - до и 40	Отлично

¹⁴ Razmov T. K., Varadinova J. E., Quality analysis of transport services, Научно списание "Механика, транспорт, комуникации", С., бр. 3, 2013.

¹⁵ Варадинова-Милкова Ю., „Модел за устойчиво развитие на железопътната инфраструктура“, дисертационен труд, С., ВТУ"Т. Каблешков", 2014



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Представителите на определените целеви групи са оценили качеството на предоставяните услуги от товарния железопътен транспорт, съобразно изброените показатели: скорост, честота, цена, вместимост (капацитет на подвижния състав), достъпност, надеждност и сигурност. Използвана е скалата от 0 до 5, като: 1- Лошо; 2- Задоволително; 3- Добро; 4- Много добро; 5- Отлично (табл.4-53).

Таблица 4 -53 Показатели за оценка на качеството на предоставяната услуга.

	Оценка				
	Лошо	Задоволително	Добро	Много добро	Отлично
Товарни железопътни превози					
Скорост					
Честота					
Цена					
Вместимост (капацитет на подвижния състав)					
Гъвкавост					
Достъпност					
Надеждност					
Сигурност					

3.3.1.2 Оценки на потребителите за качеството на предлаганата товарна транспортна услуга

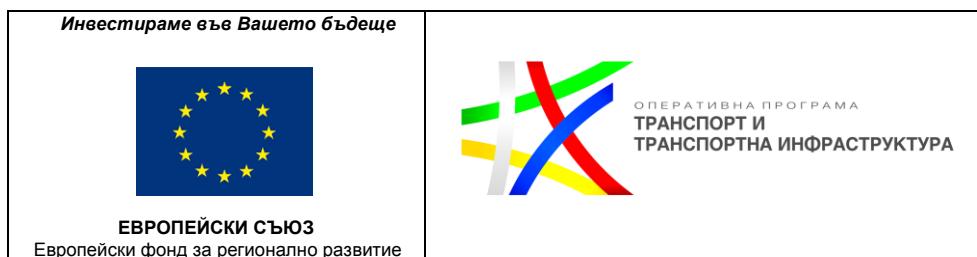
Стойностите на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за товарния железопътен транспорт за 2015 г. са показани на фигура 4-118.



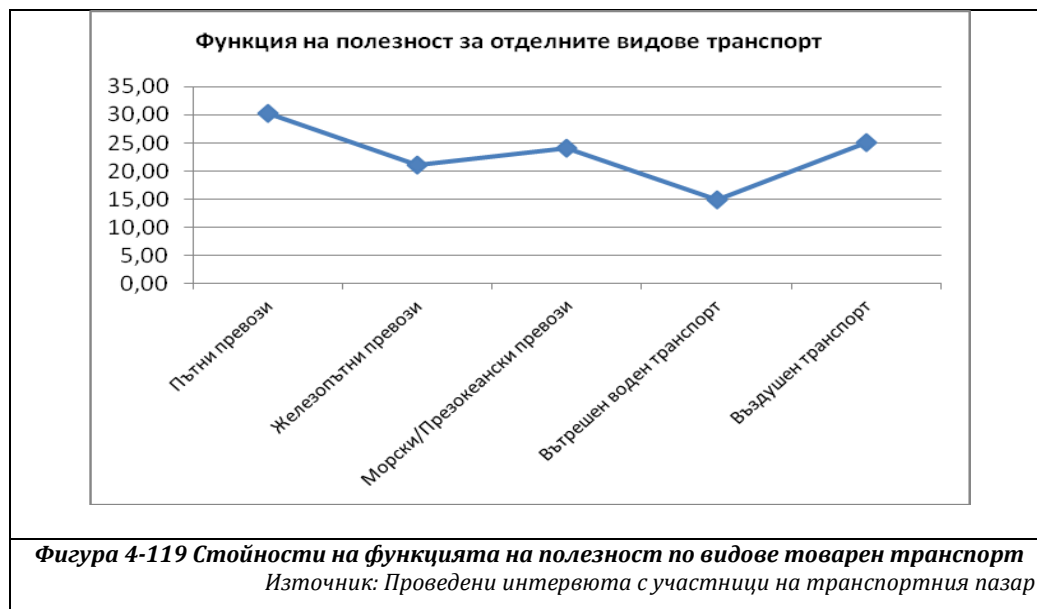
- При железопътния товарен транспорт, най-високи стойности имат показателите вместимост, сигурност, цена и надеждност а най-ниски са показателите гъвкавост и честота.

Получените стойности за функцията на полезност по видове транспорт на база проведените анкетни проучвания за 2015 г., са показани на фиг. 4-119.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



- Най-голяма е стойността на функцията на полезност за автомобилния товарен транспорт (30,30), следвана от въздушния, морския, железопътния (21,17) и вътрешно водния транспорт.
- Стойността на функцията на полезност за товарния железопътен транспорт – 21,14 показва, че предлаганите услуги за на ниво „Задоволително“.

Таблица 4-54 Стойности на функцията на полезност за 2015 г. по видове транспорт

Стойности на функцията на полезност за 2015 г.				
Пътни превози	Железопътни превози	Морски/Презокеански превози	Вътрешен воден транспорт	Въздушен транспорт
30,30	21,17	24,00	14,80	25,00

3.3.1.3 Мотивация и предпочитания на потребителите

Мотивацията на потребителите (товародатели, спедитори) за избор на друг вид транспорт пред товарния железопътен е свързана със следните фактори:

- ✓ Липса на индустриални клонове или неподдържани такива;
- ✓ Несъпоставимост в цените заради различията в инфраструктурните такси при видовете транспорт;
- ✓ Липса на големи товародатели;
- ✓ Лош имидж на железопътните превозвачи;
- ✓ Липса на гъвкава тарифна политика;
- ✓ Бавна организация на превозния процес;
- ✓ Невъзможност за обхващане на малки вагонопотоци;
- ✓ Конкуренстен автомобилен транспорт;
- ✓ Необходими допълнителни дейности при товарене/разтоварване;
- ✓ Невъзможност за доставка „от врата до врата“;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



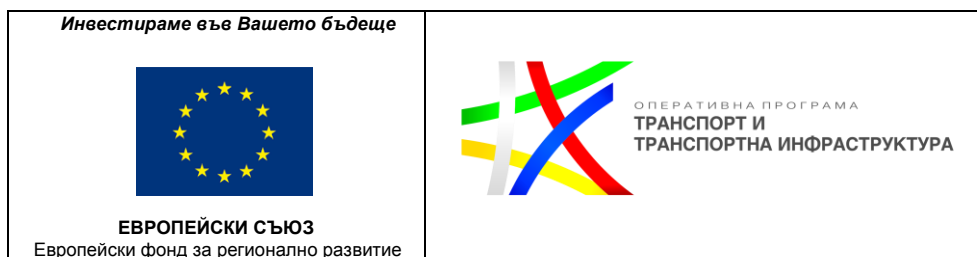
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Продължителност на превозите/ закъснения на влаковете;
- ✓ По-продължително време за доставка в сравнение с пътния и въздушен транспорт;
- ✓ Съотношение качество/ цена на превозите;
- ✓ Остарял подвижен състав;
- ✓ Незадоволителна надеждност. Незадоволително техническо състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав;
- ✓ Неизгоден за къси разстояния. Голям размер на разходите при къси разстояния;
- ✓ Лоша техническо състояние на националната железопътна мрежа, мостове, тунели, ел. съоръжения, система за управление;
- ✓ Не покриване на допълнителните разходи за дизел, електрическа енергия и такса разпределение за преминаването по обиколни маршрути с добавяне на помощни локомотиви по време на пълно прекъсване на движението по основния маршрут с цел провеждане на ремонтни дейности по пътя и прилежащите съоръжения.
- ✓ Липса на съоръжения и станции за измиване отвътре на балоните на вагон-цистерни за киселина и опасани химикали.

Като основните потенциални решения, които ще подобрят мотивацията на потребителите да избират железопътния транспорт са следните:

- ✓ Изграждане на интермодални терминали, управлявани от интермодални оператори;
- ✓ Възстановяване на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове;
- ✓ Модернизация на инфраструктурата с минимални щети на операторите чрез предварително договаряне на експлоатационни схеми и компенсация на превозвачите в периода на тази реконструкция;
- ✓ Съгласуване с автомобилния транспорт (железопътния транспорт да се съобрази с автомобилния за пътническите превози);
- ✓ Засилване ролята на Държавата в регулационния процес;
- ✓ Развитие на комбинирания транспорт;
- ✓ Инвестиции в инфраструктура;
- ✓ Държавна политика за развитие на железопътния транспорт;
- ✓ Инвестиции в подвижен състав;
- ✓ Повече гъвкавост;
- ✓ Повишаване качеството на услугите;
- ✓ Внедряване на съвременна осигурителна техника и култура на обслужването;
- ✓ Поетапно подобряване на националната железопътна мрежа, мостове, тунели, ел. съоръжения, система за управление на железопътното движение;
- ✓ Покриване на допълнителните разходи за дизел, ел. енергия и такса разпределение за преминаването по обиколни маршрути от ДП НКЖИ по време на пълно прекъсване на движението по основни маршрути с цел провеждане на ремонтни дейности по железопътната инфраструктура и прилежащите съоръжения. Транспониране на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС, която създава законово основание за компенсиране и отразяване на европейските изисквания в Закона за железопътния транспорт;
- ✓ Задържане ръста на инфраструктурните такси и повишаване ефективността на системата за управление;
- ✓ Публично-частно партньорство;
- ✓ Завишен контрол на качеството;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Въвеждане на критерии за предоставяне на еднакви възможности за приемане на превоз на генерални и специални товари при условие, че се приемат за превоз и други, избягвани и ниско тарифни превози;
- ✓ Либерализация на пазара;
- ✓ За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе;
- ✓ Ускоряване на доставките;
- ✓ Повишаване на компетентността на служителите;
- ✓ Извършване на групжни превози;
- ✓ Оптимизация на железопътната мрежа осигуряваща по-висока скорост;
- ✓ Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;
- ✓ Подобряване маркетинговата политика в търговските и държавни предприятия в сектора;

3.3.2 Пътнически железопътен транспорт

Качеството на предлаганата транспортна услуга от железопътния пътнически транспорт е оценено на база събрана информация от проучване на пътническите превози осъществено по Проект „Оценка на пазарното търсене на железопътни транспортни услуги в република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им“, Национално проучване за определяне на цената на времето, жалби и оплаквания от пътниците към ИАЖА и допълнителни проучвания. Използвани са данните от проведени анкети на пътуващите във влаковете и чакащите на железопътните гари. Анкетите обхващат железопътни гари (София, Пловдив, Варна, Бургас, Горна Оряховица, Стара Загора, Перник и Враца)направления (София – Карлово – Бургас; София – Пловдив – Стара Загора –Бургас; София – Мездра - Г.Оряховица – Варна; София – Перник ; София – Своге – Мездра; София – Мездра – Видин).

3.3.2.1 Основни фактори, които определят качеството на транспортната услуга

Полезността за клиентите, ползващи превозни услуги (превози с влакове) е представена като функция от следните 6 показателя (f_n):

- скорост;
- честота;
- цена;
- вместимост (капацитет на подвижния състав);
- комфорт;
- достъпност;

$$F = f \text{ (скорост, честота, цена, вместимост ,комфорт, достъпност)}$$

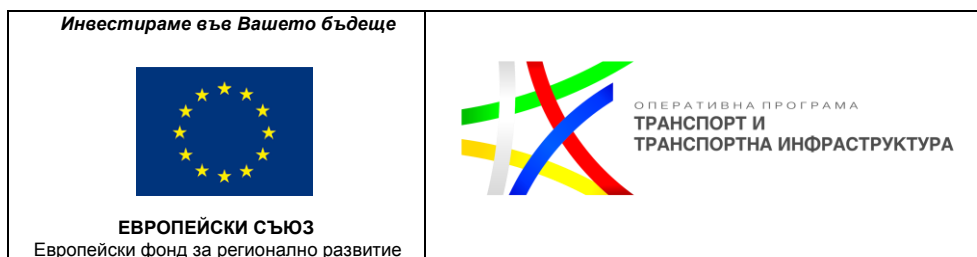
За тези показатели са определени стойности - f_n по скала от 0 до 5, на база направени анкетни проучвания на пътниците.

Стойности за показателите - f_n са представени в таблица 4-55:

Таблица 4-55 Стойности за показателите - f_n

Скала	Качество
1	Лошо
2	Задоволително
3	Добро
4	Много добро
5	Отлично

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

$$0 \leq f_n \leq 5$$

$$n = 1 \dots 6$$

Максималната стойност на функцията на полезност е 30 и отговаря на предоставяне на услуга с отлично качество, т.е. $0 \leq F \leq 30$ (Табл. 4-56).

Таблица 4-56 Стойности на функцията на полезност

F	Качество
над 0 - до и 5	Лошо
над 5 - до и 15	Задоволително
над 15 - до и 20	Добро
над 20 - до и 25	Много добро
над 25 - до и 30	Отлично

3.3.2.2 Оценки на потребителите за качеството на предлаганата товарна транспортна услуга.

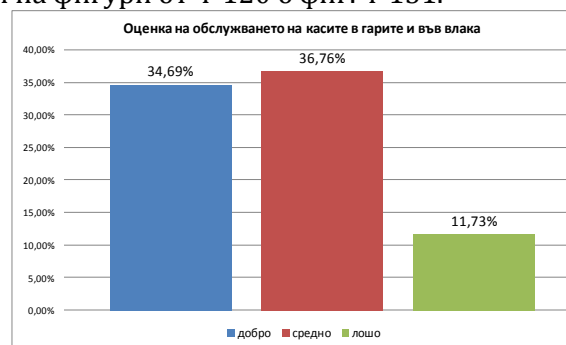
Стойностите на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за пътническия железопътен транспорт са показани на фигури от 4-120 о фиг. 4-131.



Фигура 4-120 Оценка на показателите за качество по видове транспорт.

Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето.

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



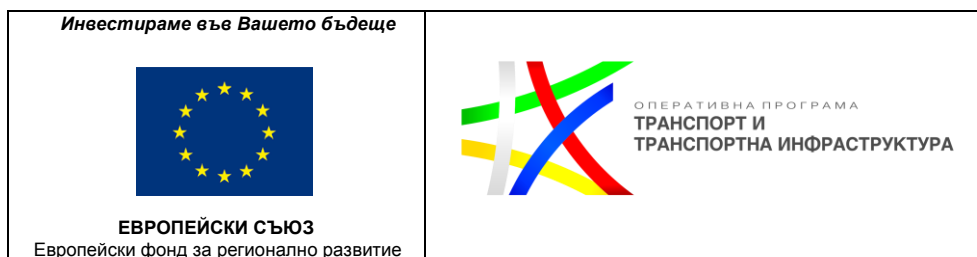
Фигура 4-121 Оценка на обслужването на касите в гарите и във влака.

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

Оценката на показателите влизащи във функцията на полезност за железопътния пътнически транспорт е следната:

- 14,30 % от интервюираните смятат, че железопътния транспорт е най-удобен;
- 25,40 % от интервюираните смятат, че железопътния транспорт е най-сигурен;
- 7,60 % от интервюираните смятат, че железопътния транспорт е най-бърз;
- 36,76 % от пътниците смятат, че обслужването на касите в гарите и във влака е на средно ниво;
- 34,69 % от пътниците смятат, че обслужването на касите в гарите и във влака е добро;
- 11,73 % от пътниците смятат, че обслужването на касите в гарите и във влака е лошо.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-122 Удовлетвореност от цената на пътуването.

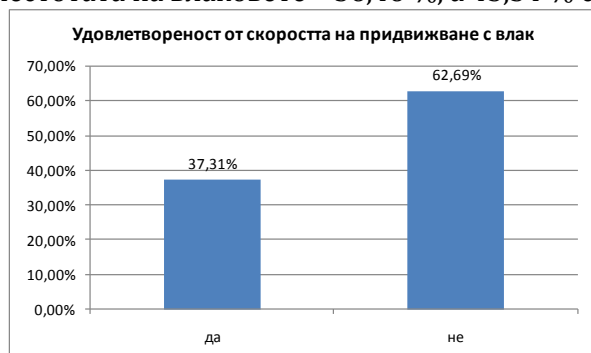
Източник: ИнфраКеър-ТрансКеър, ДЗЗД „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им



Фигура 4-123 Удовлетвореност от разписанието и честотата на влаковете.

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

От цената на билетите са удовлетворени 66,84 % от анкетиранияте пътници и 33,16 % са неудовлетворени. По-голяма част от анкетиранияте не са удовлетворени от разписанието и честотата на влаковете – 56,46 %, а 43,54 % са удовлетворени.



Фигура 4-124 Удовлетвореност от скоростта на придвижване с влак.

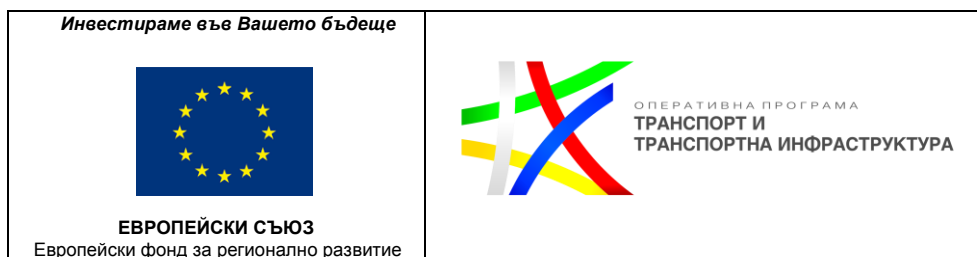
Източник: ИнфраКеър-ТрансКеър, ДЗЗД „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им



Фигура 4-125 Комфорт на пътуване - хигиена.

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

Относно скоростта - 62,69 % от пътниците не са удовлетворени от скоростта на придвижване с влак и 37,31 % са удовлетворени.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-126 Комфорт на пътуване – наличие на бюфет

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



Фигура 4-127 Комфорт на пътуване – наличие на климатик

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

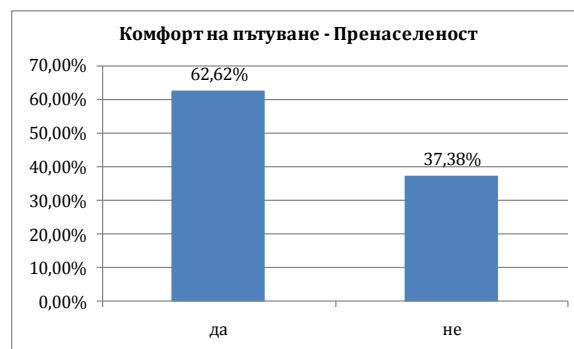
Във връзка с комфорта на пътуване с влак, обобщените мнения на анкетиранияте пътници са следните:

- 99,69 % от пътниците са недоволни от липсата на бюфет;
- 89,85 % са недоволни от липсата на климатик;
- 94,70 % са недоволни от липсата на вагон-ресторант в състава на влака.
- 62,62 % смятат, че влаковете са пренаселени.



Фигура 4-128 Комфорт на пътуване – наличие на вагон ресторант.

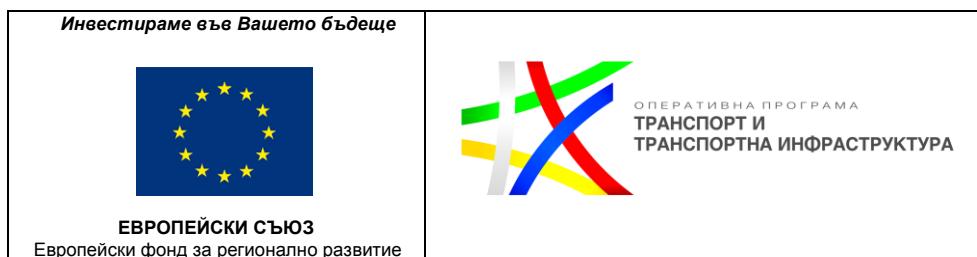
Източник: ИнфраКеър-ТрансКеър, ДЗЗД „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им



Фигура 4-129 Комфорт на пътуване – пренаселеност във влака

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

Общата оценка относно комфорта и качеството на пътуване с железопътен транспорт по отделните критерии, дадена от пътниците е представена на фиг. 4-130.



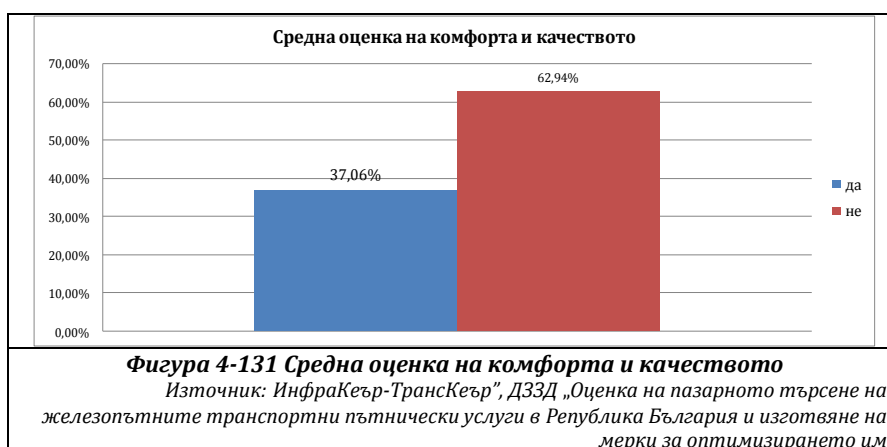
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-130 Оценка на комфорта и качеството на предоставяната услуга

Източник: ИнфраКеър-ТрансКеър", ДЗЗД „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им

Като обобщение може да се направи извода, че 62,94 % от пътниците не са доволни от комфорта и качеството на пътуване с железопътен транспорт. Доволните пътници са 37,06 % (фиг. 4-131) .



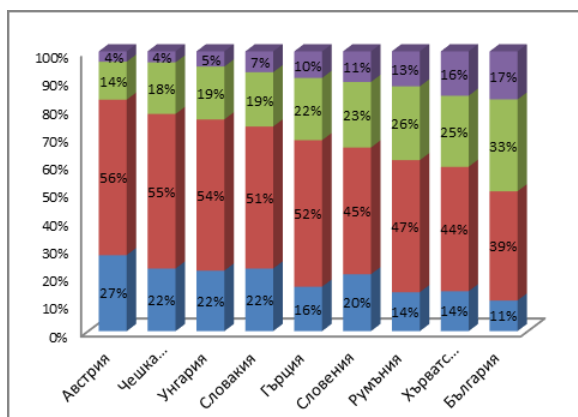
Оценка на качеството на предлаганите железопътни пътнически услуги е правено и от Европейската комисия, която издава всяка година Експресно проучване Евробарометър относно „Удовлетвореността на европейците от железопътните услуги“. То се провежда от TNS Political & Social network в 26 държави-членки на Европейския съюз в края на лятото. Общо 26,034 респонденти на възраст 15 и повече години от различни социални и демографски групи са интервюирани по телефона (стационарен или мобилен) на майчиния си език от името на Генералната дирекция „Мобилност и транспорт“. Използваната методика е тази от проучванията Евробарометър, провеждана от Генерална дирекция Комуникации (отдел "Стратегия, корпоративни комуникационни дейности и Евробарометър") на Европейската комисия. Данните са представени от EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България. Резултатите от проучването са представени на фиг. 4-132 до фиг. 4-139.

Легендата за графиките е както следва:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

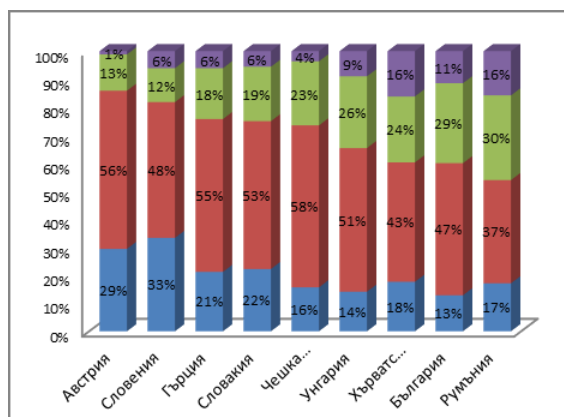
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

■ Много доволни ■ Доволни ■ Недоволни ■ Много недоволни



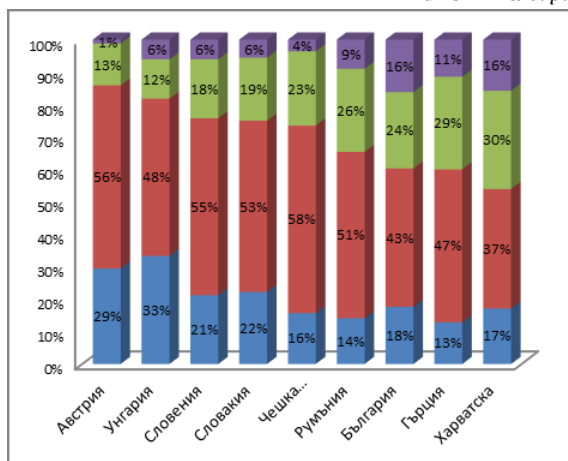
Фигура 4-132 Удовлетвореност от честотата на движение на влаковете

Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.



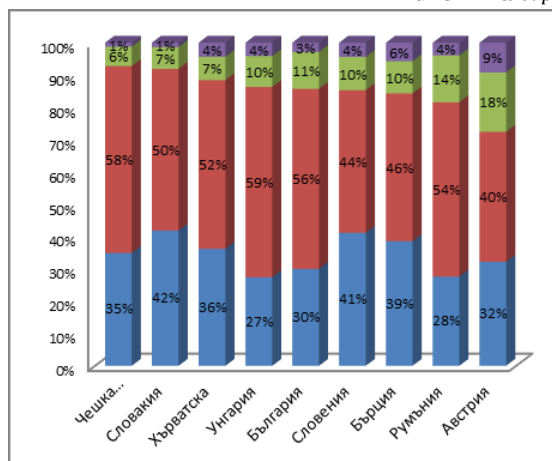
Фигура 4-133 Удовлетвореност от точността и надеждността

Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.



Фигура 4-134 Удовлетвореност от достъпността на гари или платформи

Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.



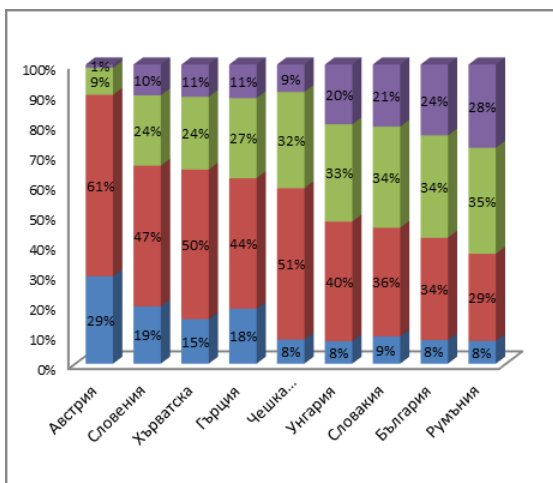
Фигура 4-135 Улеснено закупуване на билети

Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.

Неудовлетвореността на пътниците ползващи железопътни услуги е свързана най-вече с честотата на движение на влаковете и точността. Единствено Румъния е класирана на по-ниска позиция. Сравнението на резултатите от 2012 г. и 2014 г. показва влошаване на удовлетвореността на потребителите за 2014 г.

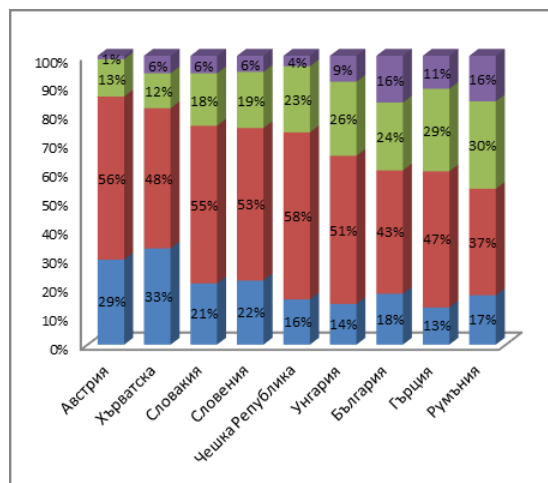


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-136 Чистота и добра поддръжка на гарите

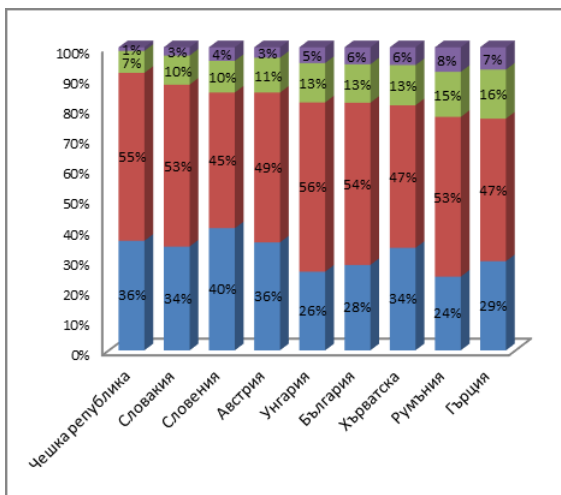
Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.



Фигура 4-137 Удовлетвореност от чистотата и добрата поддръжка на железопътните вагони

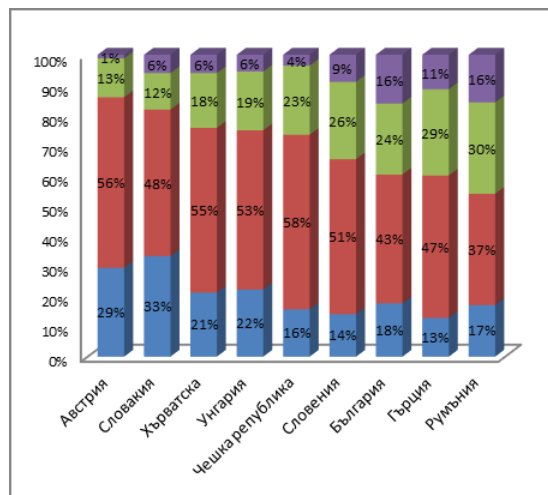
Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.

Достъпността на гарите и платформите също е незадоволителна за 16% от интервюираните. Закупуването на билети е задоволително за 86% от интервюираните. Чистотата на гарите и влаковете също е незадоволителна в България, чиято позиция е точно преди тази на Румъния (съответно 58% и 40% са неудовлетворените).



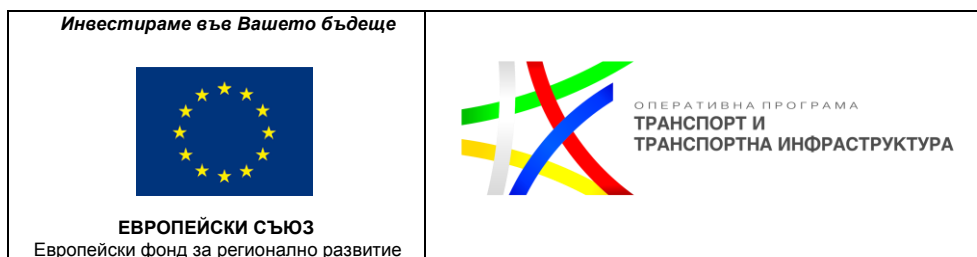
Фигура 4-138 Удовлетвореност от предоставянето на информацията на влаковете

Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.



Фигура 4-139 Удовлетвореност от предоставянето на информация по време на пътуването, по-специално в случай на закъснения

Източник: EGIS, по Доклад Задача 1 „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ ЕИВ - TA2012026 BG BSF – България.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Стойностите на функцията на полезност за пътническия железопътен транспорт за периода 2010-2015 г. са представени в табл. 4-57. Най-голяма е стойността на функцията за полезност на автомобилния пътнически транспорт, следвана от автобусния и железопътния транспорт. В резултат на направения анализ, може да се каже, че качеството на предоставяните пътнически железопътни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност. За 2014 г. стойността на функцията е 18,53, което по скалата за оценка означава, че предоставяните услуги са с „Добро“ качество.

Таблица 4-57 Стойности на функцията на полезност

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

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

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

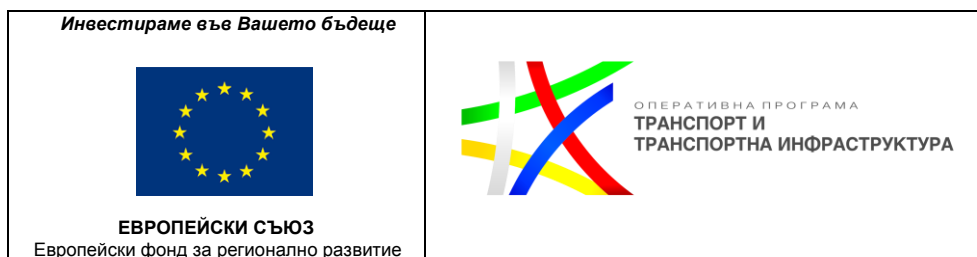
Основните проблеми влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците; премахване или реорганизация на услугите и връзките без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и др.

3.3.2.3 Мотивация и предпочитания на потребителите

Мотивацията на пътниците за избор на друг вид транспорт пред железопътния е свързана със следните фактори:

- ✓ стари вагони
- ✓ лоша хигиена, особено на тоалетните
- ✓ неудобни връзки, разписание и честота на влаковете
- ✓ липса на климатизация
- ✓ липса на информация във влаковете
- ✓ невъзможност за заплащане с банкови карти в касите на гарите

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ пренаселеност на влаковете в почивни дни и пикови часове
- ✓ затруднения при предварителна резервация

Най-често пътниците са подавали сигнали и жалби до ИА ЖА във връзка със следните проблеми:

- ✓ за лоши условия (вкл. за пренаселване);
- ✓ за закъснения на влаковете;
- ✓ за лошо отношение на персонала;
- ✓ за проблем с билетоиздаване;
- ✓ за информация във връзка с пътуването (липсваща или грешна);
- ✓ за разписания (в т.ч. за промяна на ГДВ, за възстановяване на отменени влакове).

3.4. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР. НИВА НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР. КОНКУРЕНТНА СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

3.4.1. Ниво на либерализация на пазара

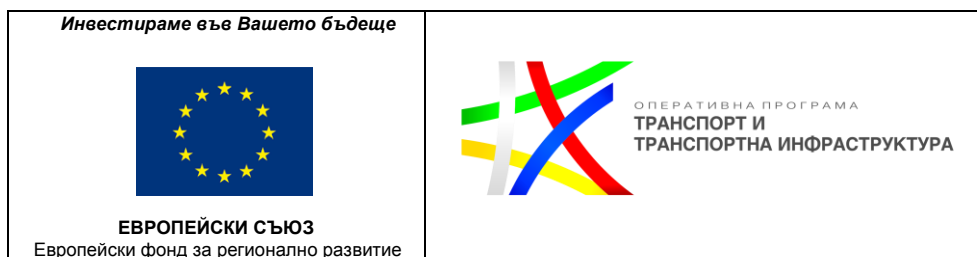
Лицензирани железопътни превозвачи за товарни превози в България, според официалните бюлетини на Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация“ са: Българска железопътна компания АД, „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, „Газтрейд“ АД, „ДиБи Карго България“ ЕООД, „Експрес Сервиз“ ООД, Държавно предприятие „Транспортно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

Таблица 4-58 Лицензирани оператори за превоз на товари¹⁶

Превозвач	ЛИЦЕНЗИЯТА Е ВАЛИДНА ОТ: (ПРЕРАЗГЛАДАНА)	Национален номер на лицензията	Обхват на лицензията
Българска железопътна компания АД	15.04.2005 г. BG (11.01.2007 г. EU) (07.07.2010 г. EU) (16.03.2011 г. EU) (14.07.2015 г. EU)	201	Превоз на товари
„БДЖ - Товарни превози“ ЕООД	10.07.2008 г. EU (16.10.2013 г. EU)	203	Превоз на товари
„Газтрейд“ АД	01.10.2008 г. EU (19.12.2013 г. EU)	204	Превоз на товари
„ДиБи Карго България“	13.05.2010 г. EU (11.05.2015 г. EU)	206	Превоз на товари
„Експрес Сервиз“ ООД	12.06.2010 г. EU (14.07.2015 г. EU)	207	Превоз на товари
Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване“	28.04.2011 г. EU	208	Превоз на товари
„КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ“ АД	11.05.2011 г. EU	209	Превоз на товари
„Порт Рейл“ ООД	12.04.2012 г. EU	210	Превоз на товари

¹⁶ Източник: ИА ЖА- Бюлетин 2015 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

„Рейл Карго Кериър България“ ЕООД	21.01.2015 г. EU	211	Превоз на товари
„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД	14.05.2015 г. EU	212	Превоз на товари
ТБД – Товарни превози“ ЕАД	16.06.2015 г. EU	213	Превоз на товари
„ПИМК Рейл“ ЕАД	16.03.2016 EU	214	Превоз на товари
„МиниМарица-Изток“ ЕАД	14.07.2016 EU	302	Регионален превоз на товари

От 2002 г. в България оперира като превозвач холдинг БДЖ ЕАД, включващ „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. Изпълнителният директор на холдинг БДЖ ЕАД се назначава от министъра на МТИТС. Съветът на директорите на холдинга назначава управителите на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

Съгласно Директива 95/18/ЕО относно лицензирането на железопътните предприятия се въведоха три режима за лицензиране: за превоз на пътници; за превоз на товари; смесен режим за пътници и товари. С това се създадоха условия да се развие пазарът като се формира конкурентна среда.

След обявяване на търг за пътнически превози като единствен кандидат се яви „БДЖ-Пътнически превози“, с който се сключи договор за 15 години. Чрез този договор се възложи на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да изпълнява задълженията на държавата за предоставяне на обществени услуги, които се субсидират от държавния бюджет.

Таблица 4-59 Лицензиран оператор за превоз на пътници¹⁷

Превозвач	ЛИЦЕНЗИЯТА Е ВАЛИДНА ОТ: (ПРЕРАЗГЛАДАНА)	Национален номер на лицензията	Обхват на лицензията
„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	10.07.2008 г. EU (21.10.2013 г. EU)	151	Превоз на пътници

3.4.2. Конкурентна структура на транспортния пазар

Обема на товарните превози в хил. тона и извършената работа в млн. ткм. от лицензираните оператори за товарни превози са представени в таблици 4-60 и 4-61. Пазарен лидер е БДЖ-ТП. През 2015 г. на пазара навлизат и нови превозвачи и съответно се наблюдава преразпределение на пазарните дялове.

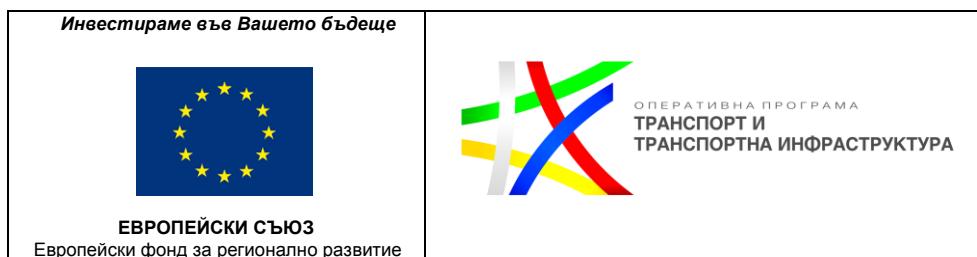
Таблица 4-60 Извършена работа, млн. тон км¹⁸

Превозвач	2013	%	2014	%	2015	%
БДЖ-ТП ЕООД	1 806	55,31	1 778	51,20	1 783	48,61
БЖК АД	785	24,04	794	22,87	850	23,17
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	207	6,34	226	6,51	242	6,60
Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД	447	13,69	554	15,95	634	17,28
ДП ТСВ	19	0,58	34	0,98	18,1	0,49
Порт Рейл ООД	0,9	0,03	1,4	0,04	3,6	0,10
Рейл Карго	0,5		85,0	2,45	131,0	3,57
ТБД – Товарни превози					6,4	0,17
Карго Транс Вагон АД					0,01	0,00
ОБЩО	3 265,4	100	3 472,4	100	3 668,1	100

¹⁷ Източник: Бюлетини на ИАЖА от 2013-2015 г.

¹⁸ Източник: Бюлетини на ИАЖА от 2013-2015 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-61 Обем на товарните превози¹⁹, хил. тона

Превозвач	2013	%	2014	%	2015	%
БДЖ ТП	8 861	64,82	8 658	62,62	8 316	56,50
ЕООД БЖК АД	2 468	18,05	2 305	16,67	2 643	17,96
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	721	5,27	836	6,05	1 082	7,35
Ди Би Шенкер Рейл България	1 458	10,67	1 663	12,03	2 005	13,62
ЕООД ДП ТСВ	130	0,95	198	1,43	84,5	0,57
Порт Рейл ООД	31	0,23	19,0	0,14	74,4	0,51
Рейл Карго	1	0,01	148,0	1,07	247,0	1,68
ТБД – Товарни превози					267,0	1,81
Карго Транс Вагон АД					0,4	0,00
ОБЩО	13 670	100	13 827,0	100	14 718,9	100

3.4.3. Концентрация на транспортния пазар

Степента на концентрация в сектора на железопътния товарен транспорт е оценена посредством следните измерители:

- Брой на фирмите в отрасъла;
- Пазарен дял ;
- Коефициент на концентрация ;
- Индекс на Херфиндал-Хиршман (ННІ);
- Крива на концентрация ;
- Крива на Лоренц;

Брой на фирмите в отрасъла. Към 2015 г. Общо 11 фирми имат лиценз за превоз на товари с железопътен транспорт : Българска железопътна компания АД, “БДЖ - Товарни превози” ЕООД, “Газтрейд” АД, “Ди Би Шенкер Рейл България” ЕООД, “Експрес Сервиз” ООД, Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване”, “КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ” АД, „Порт Рейл“ ООД, „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД, „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД и „ТБД – Товарни превози” ЕАД.

Пазарен дял. Пазарния дял на участващите на пазара фирми е изчислен на база извършена работа (млн. ткм) и обем на товарните превози (хил. тона). Данните са представени на фиг. 4-140 и фиг.4-141.

¹⁹ Източник: Бюлетени на ИАЖА от 2013-2015 г.

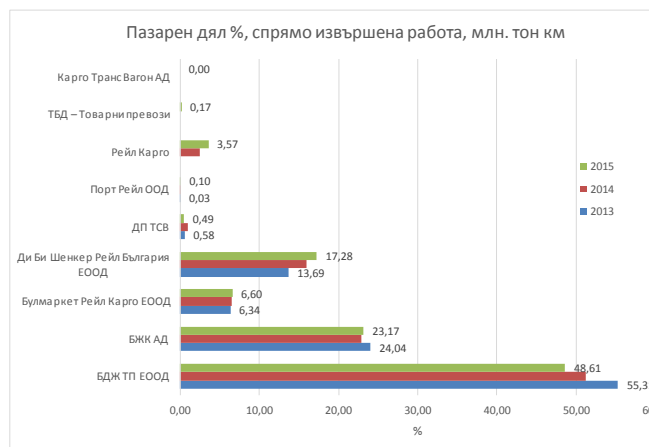


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-140 Пазарни дялове, % на база обем на товарните превози

Източник: Бюлетени на ИАЖА от 2013-2015 г.



Фигура 4-141 Пазарни дялове, % на база извършена работа

Източник: Бюлетени на ИАЖА от 2013-2015 г.

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

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

Коефициент на концентрация – CR.

Показателят CR характеризира не целия пазар, а само позицията на най-големите участници в него. Изчислява се като сума от пазарните дялове на най-големите участници. На основа на стойностите на CR3 (трима големи участника) и CR4 (съответно четирима големи участници) могат да се определят 3 типа пазар:

- нормален конкурентен пазар, за който $CR3 < 40$ и $CR4 < 50$;
- сравнително конкурентен пазар със средно ниво на концентрация: $CR3 = 40-70$ и $CR4 = 50-85$
- слабо конкурентен пазар с високо ниво на концентрация: $CR3 > 70$ и $CR4 > 85$

Стойностите на Коефициент на концентрация (CR4) определени на база пазарни дялове спрямо обема на товарните превози (хил. тона) са:

- за 2013 г. – 98,81
- за 2014 г. – 97,37
- за 2015 г. – 95,43

Стойностите на Коефициент на концентрация (CR3) определени на база пазарни дялове спрямо обема на товарните превози (хил. тона) са:

- за 2013 г. – 95,54
- за 2014 г. – 91,32

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- за 2015 г. – 88,08

Стойностите на Коефициент на концентрация (CR4) определени на база пазарни дялове спрямо извършена работа (млн. тон км) са:

- за 2013 г. – 99,38

- за 2014 г. – 96,53

- за 2015 г. – 95,66

Стойностите на Коефициент на концентрация (CR3) определени на база пазарни дялове спрямо извършена работа (млн. тон км) са:

- за 2013 г. – 93,04

- за 2014 г. – 90,02

- за 2015 г. – 89,06

Според стойностите на показателите CR3 (трима големи участника) и CR4 (съответно четирима големи участници) може да се направи извода, че пазара на товарни железопътни услуги е слабо конкурентен пазар с високо ниво на концентрация.

Индекс на Херфиндал-Хиршман (HHI)

Индексът се изчислява като сума на квадратите на отделните пазарни дялове на всички участници на съответния пазар. Определя се по формулата :

$$HHI = \sum_{i=1}^n P_i^2 ,$$

където n е броят на участниците на съответния пазар;

P_i - пазарният дял на i-я участник (%).

Стойността на индекса характеризира степента на концентрация на релевантния пазар и варира от стойности близки до 1 (в случай на съвършена конкуренция и голям брой участници на пазара) до 10 000 (при един участник на пазара – чист монопол).

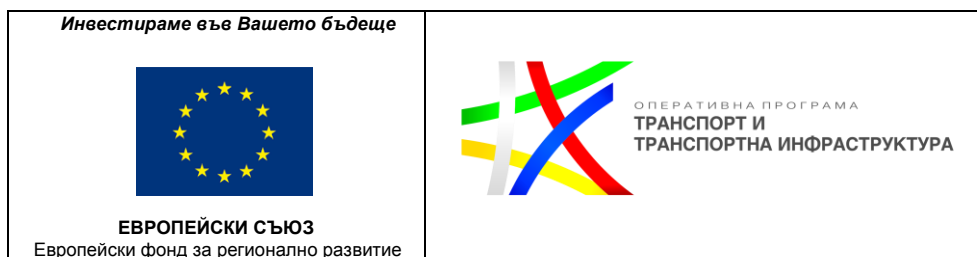
Степента на концентрация на пазара се характеризира както следва:

HHI < 1000 - нормален конкурентен пазар с ниско ниво на концентрация. Обикновено такъв пазар не изисква разширен анализ.

1000 < HHI < 2000 - сравнително конкурентен пазар с умерено ниво на концентрация.

HHI > 2000 - слабо конкурентен пазар с високо ниво на концентрация.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Стойностите на Индекс на Херфиндал-Хиршман (ННІ) определени на база пазарни дялове спрямо обема на товарните превози (хил. тона) са:

- за 2013 г. – 4670,01
- за 2014 г. – 4383,69
- за 2015 г. – 3761,02

Стойностите на Индекс на Херфиндал-Хиршман (ННІ) определени на база пазарни дялове спрямо обема на товарните превози (хил. тона) са:

- за 2013 г. – 3865,07
- за 2014 г. – 3448,22
- за 2015 г. – 3254,96

Според стойностите на показателя Индекс на Херфиндал-Хиршман (ННІ), може да се направи извода, че пазара на товарни железопътни услуги е слабо конкурентен пазар с високо ниво на концентрация.

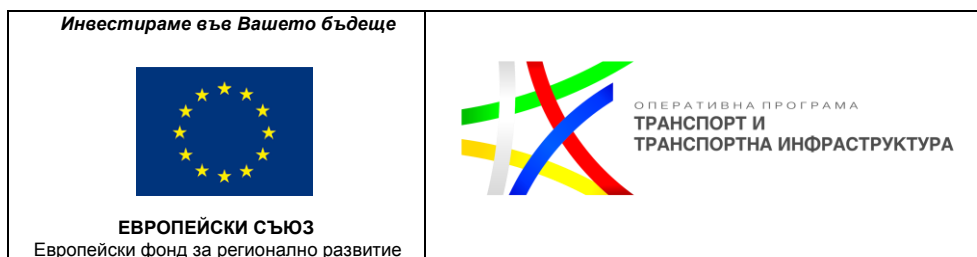
Крива на концентрация

Кривата на концентрация позволява да бъде визуализирано равнището на концентрация в дадения отрасъл.

На абсцисната ос се нанася кумулативния процент на фирмите работещи в отрасъла, като се започне от големите и след това се отчита и добавя дела на по-малките. Общият брой на фирмите в отрасъла е 100% и относителният дял на всяка фирма се определя като 100% се раздели на броя на фирмите в отрасъла.

По ординатната ос се разполагат кумулативните пазарни дялове на фирмите или процента на фирмените продажби от общите отраслови продажби, като отчитаме най-напред продажбите на най-големите фирми.

На фиг. 4-142 и фиг. 4-143 е изобразена Кривата на концентрация за пазара на товарни железопътни превози съответно за 2013 и 2014 г. При построяване на кривата са използвани пазарните дялове на фирмите предлагащи товарни железопътни услуги изчислени на база обем на товарните превози (хил. тона).

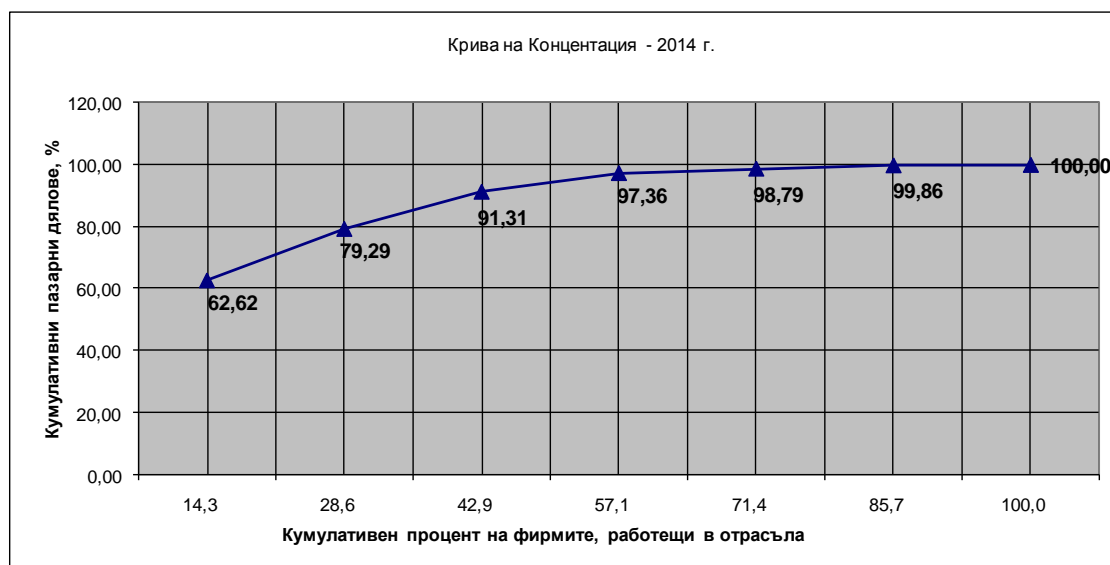


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-142 Крива на концентрация за 2013 г.

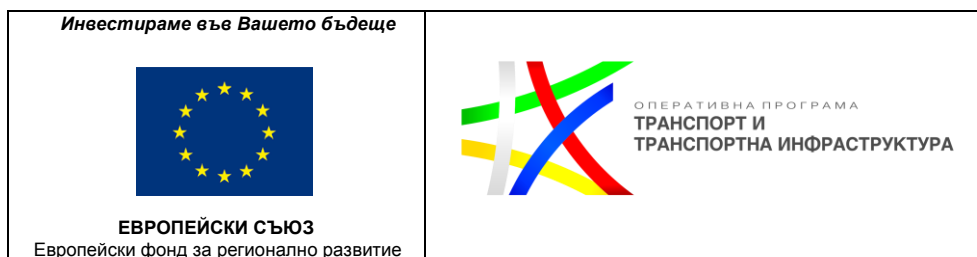
Колкото по-стръмна е Кривата на концентрация, толкова е по-висока концентрацията в отрасъла и обратното - колкото е по-полегата, толкова е по-ниска концентрацията.



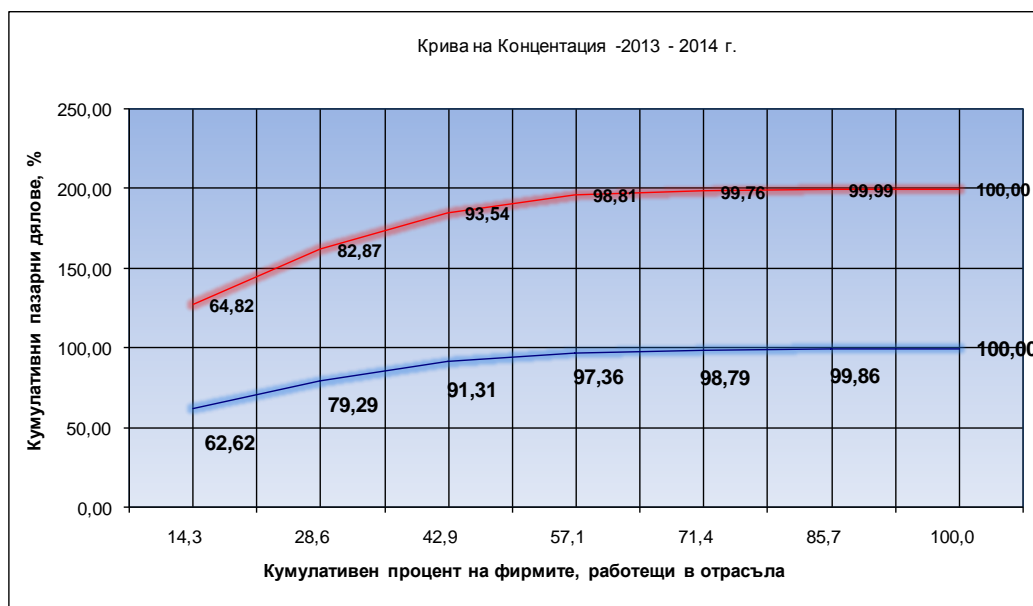
Фигура 4-143 Крива на концентрация за 2014 г.

На фиг. 4-144 е направено сравнение за Кривата на концентрация за 2013 и 2014 г., като ясно се вижда, че през 2013 г. пазара е бил с по-висока степен на концентрация.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-144 Сравнение на Кривата на концентрация за 2013 и 2014 г.

На фиг. 4-145 е представена кривата на концентрация за 2015 г. на пазара за товарни железопътни превози.

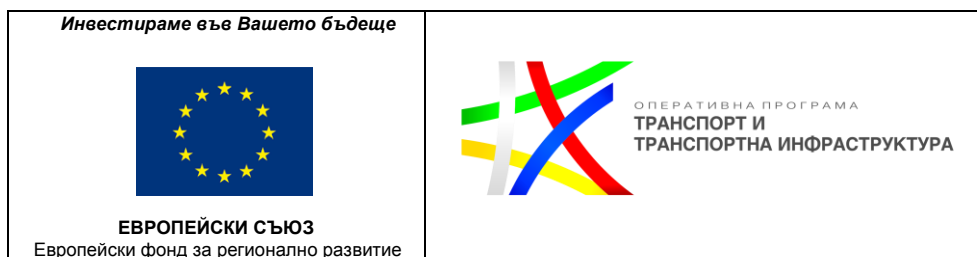


Фигура 4-145 Крива на концентрация за 2015 г.

Може да се направи извода, че през 2015 г. този пазар е с по-ниска степен на концентрация в сравнение с 2013 г. Това се дължи на навлизане на нови превозвачи на пазара и намаляване на пазарния дял на лидера на пазара - "БДЖ - Товарни превози" ЕООД.

Крива на Лоренц. Различните пазарни дялове и неравномерното разпределение на пазарите между фирмите в едни отрасъл може по-ясно да бъде показан при наличие на критерий, който показва равни пазарни дялове на фирмите при равни относителни дялове на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

боя на фирмите в един отрасъл. Такъв показател за концентрацията в един отрасъл и сравнението му с друг отрасъл ни дава кривата на Лоренц.

Кривата на Лоренц се използва при анализа на неравномерното разпределение на доходите. В индустриалния икономикс тази крива се използва, за да се изследва неравномерното разпределение на пазарните дялове.

За разлика от кривата на концентрация, при построяването на кривата на Лоренц, по абсцисата се нанася кумулативния процент на дяловете на фирмите, които работят на дадения пазар, като се започва от най- малките и се добавят по- големите фирми. По ординатата се нанасят кумулативните стойности на пазарните дялове на фирмите в отрасъла като към най - малките пазарни дялове се добавят по- големите.

На фиг. 4-146 и фиг. 4-147 е изобразена Кривата на Лоренц за пазара на товарни железопътни превози съответно за 2013 и 2014 г. При построяване на кривата са използвани пазарните дялове на фирмите предлагащи товарни железопътни услуги изчислени на база обем на товарните превози (хил. тона).



Фигура 4-146 Крива на Лоренц за 2013 г.

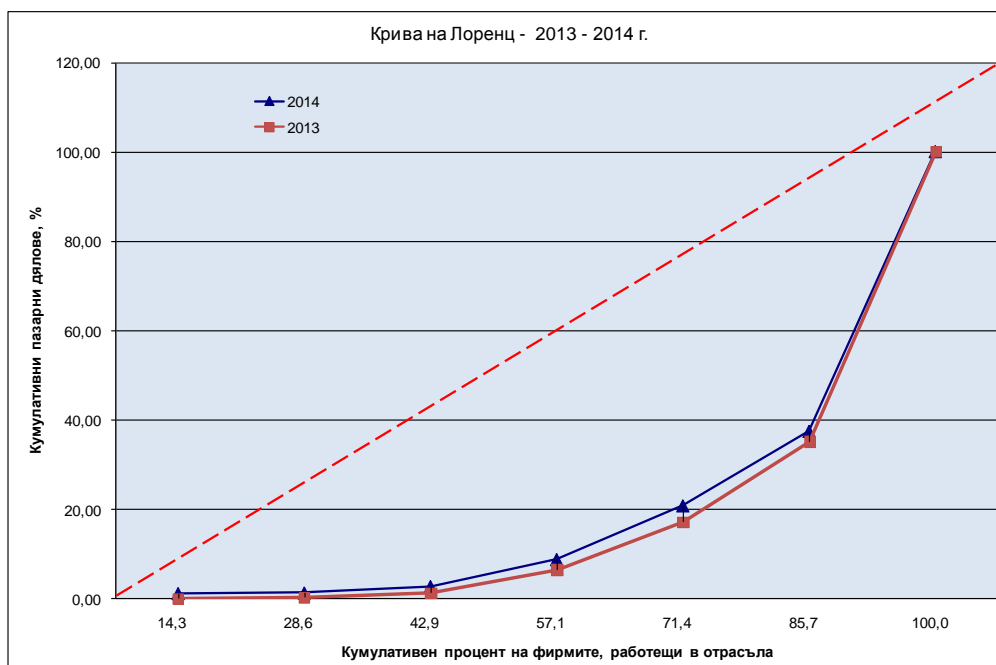
Кривата на Лоренц в случая ни показва степента на концентрация в отрасъла, сравнено със ситуация при която всички фирми имат равностойни дялове на пазара. Тази ситуация се представя от бисектрисата (фиг. 4-147).

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



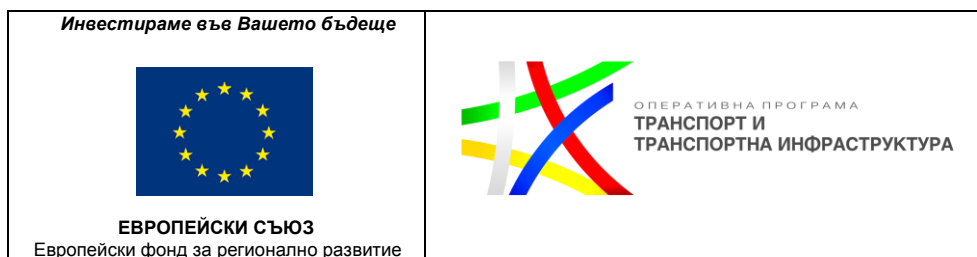
Фигура 4-147 Крива на Лоренц за 2014 г.

Бисектрисата, или ъглополовящата ни показва степен на концентрация, при която всички фирми имат равни относителни дялове от общия брой и същия относителен дял на продажби.

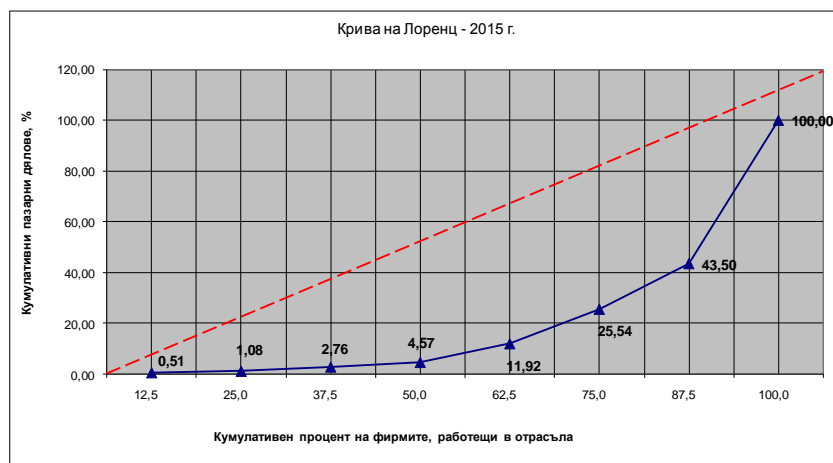


Фигура 4-148 Сравнение на Кривата на Лоренц за 2013 и 2014 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-149 Крива на Лоренц за 2015 г.

Отклонението на кривата на Лоренц от бисектрисата е показател за степента на концентрация в отрасъла, т.е. неравномерността на пазарните дялове. При високо концентрираните отрасли тази крива ще се отклонява значително от бисектрисата, а при ниско концентрираните отрасли тя ще се разполага по-близо до нея. На фиг. 4-148 ясно се вижда, че пазара през 2013 г. е бил с по-висока степен на концентрация.

На фиг. 4-149 е представена кривата на Лоренц за 2015 г. През 2015 г. на пазара за товарни железопътни превози, участват повече превозвачи. Съответно има преразпределяне на пазарните дялове и степента на концентрация на пазара намалява.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.5. АНАЛИЗ НА ПОЛУЧЕНИ ЖАЛБИ И СИГНАЛИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ИЗВЪРШВАНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

3.5.1. Анотация

На 3-ти декември 2009 г. влезе в сила Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета, относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Целта на този регламент е в рамките на общата транспортна политика на Европейския съюз да се гарантират правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, както и да се подобрят качеството и ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници с оглед увеличаването на дела на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.

Правата на ползвателите на железопътни услуги включват, получаването на информация относно услугата, както преди, така и по време на пътуването, предоставена възможно най-рано и по подходящ начин.

Услугите за железопътен превоз на пътници, следва да се ползват еднакво от всички граждани, включително и лицата с ограничена подвижност, причинена от инвалидност, възраст или друг фактор, като за тях трябва да се осигури достъпност до услугите.

Засилените права на обезщетение и помощ в случаи на закъснение, пропусната връзка или отменена услуга, следва да доведат до по-добро насърчаване на пазара на железопътни превози в полза на пътниците.

В интерес на пътниците, използващи железопътен транспорт, е да бъдат взети необходимите, съгласувани с други власти мерки за осигуряване на личната им сигурност в гарите и влаковете.

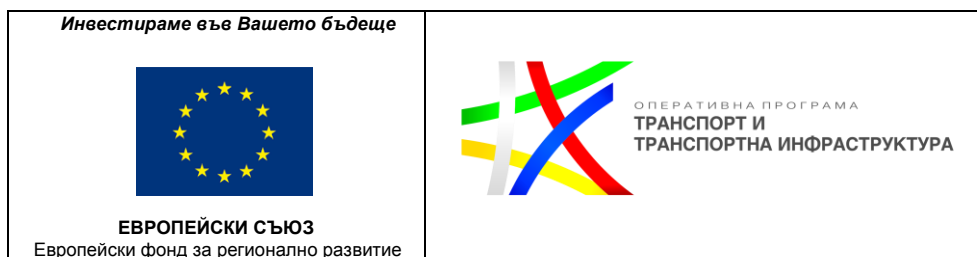
Железопътното предприятие за пътнически превози за Република България е БДЖ-ПП ЕООД. Дружеството е създадо механизъм, с който при нарушаване правата на лица, ползващи железопътния транспорт, да се осигури право, същите да могат да подадат жалби или сигнали за регистриране на неудовлетвореността от качеството на предоставяната услуга и да получават отговор на тях. Такива жалби и сигнали, всеки пътник може да подаде и до съответния орган, отговорен за контрола по прилагане на регламента.

Съгласно Чл.6 ал. (4) от „Закон за железопътния транспорт“, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) е орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 г.

3.5.2. Цел на анализа

Целта на анализа на постъпилите жалби и сигнали от граждани в ИАЖА е да се покаже, къде са слабите и силни страни на предлаганите железопътни услуги, по отношение на:

- информацията, която трябва да се предоставя на потребителите на жп услуга;
- отговорност и задължения за застраховане на пътници и техния багаж;
- задължения спрямо пътниците, в случай на закъснение;
- помощ и обезщетения при неспазен договор за превоз;
- защитата и помощ за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, пътуващи с железопътен превоз;
- определяне и контрол на стандарти за качество на услугите, управление на рисковете за личната сигурност на пътниците и разглеждане на жалби;
- общи правила за контрол.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.5.3. Статистически данни

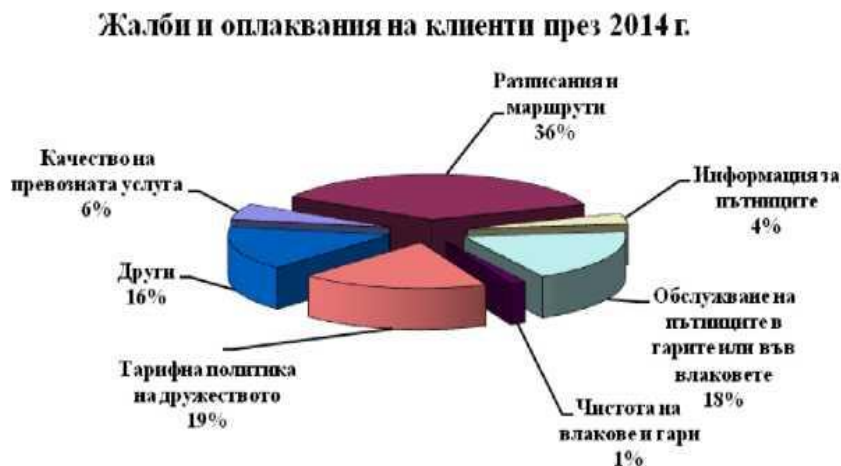
През 2013 г. към БДЖ-ПП ЕООД са получени общо 766 бр. жалби, оплаквания и сигнали от клиенти, а през 2014 г. 755 бр., от тях 404 броя (54%) са основателни, а 371 броя (46%) са неоснователни.



Източник: БДЖ-ПП ЕООД

Фигура 4-150 Жалби и оплаквания от клиенти на железопътния транспорт 2013 и 2014 г.

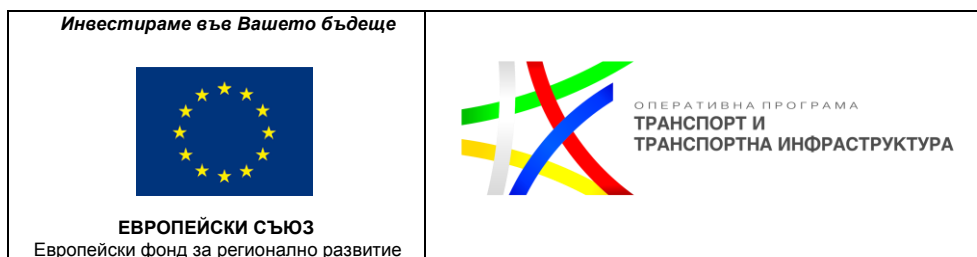
Графично изображение:



Източник: БДЖ-ПП ЕООД

Фигура 4-151 Графично изображение на жалби и оплаквания от клиенти на железопътния транспорт 2014г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.5.4. Анализ

Статистическите данни показват, че разлика в удовлетвореността на пътниците от железопътните превози през 2013 г. и 2014 г. почти няма, тъй като намалението на жалбите и сигналите е само 11 бр. по-малко от предходната година.

Извод

Това е предпоставка за дискредитиране на железопътните превози и създава чувството за непредвидимост и несигурност в потребителите на услугата.

3.5.5. Рекламации

Обобщени данни за възстановени суми на пътници с международни железопътни превозни документи през 2014 г. поради закъснения на влакове, съгласно Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета за правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

Таблица 4-62 Изплатени суми за 2014 за закъснели влакове

Изплатени суми за 2014 г. съгласно Регламент 1371 за закъснения на влакове		
Месец	суми /евро/	бр. пътници
Юни	12,00	1
Юли	139,00	24
Август	409,50	100
Септември	367,50	83
Октомври	773,50	112
Ноември	336,75	50
Декември	160,00	35
Общо	2198,25	405

Източник: БДЖ-ПП ЕООД

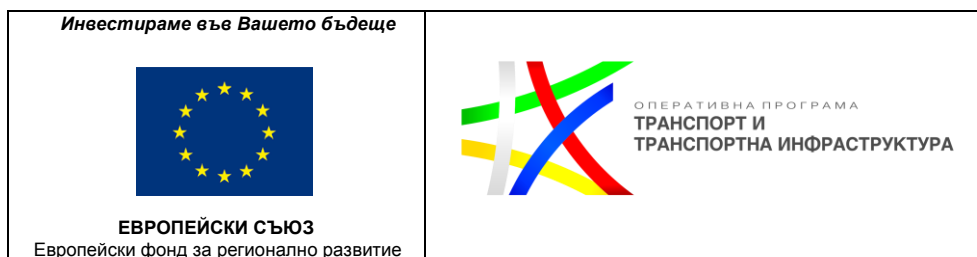
Проведено изследване през декември 2014 г. и януари 2015 г. сред пътниците на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, с цел да се установи удовлетвореността на клиентите от предлаганите пътнически железопътни услуги показва следното:



Източник: БДЖ-ПП ЕООД

Фигура 4-152 Удовлетвореност на клиентите от предлаганите пътнически жп услуги

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Изследването е направено с анкети на пътници от 51 влака пътуващи на дълги разстояния и 18 регионални и крайградски влака, като са попълнени 2000 анкетни листа, от които 28 - от чужди граждани, пътуващи на българска територия.

При всичките осем въпроса най-голям дял заемат клиентите, определящи предлаганите услуги като добри. Изключение е хигиената във влаковете, където има равни проценти на незадоволителна, задоволителна и добра оценка. Най-добра оценка от клиентите получават служителите на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД във влаковете - там недоволство са изразили едва 2% от пътниците. На следващите места са поведението на персонала в гарите и информационното обслужване.

Изводи

Необходимо е да се завиши контрола по изпълнение на услугите на пътническия превозвач, за да се повиши качеството на предлаганата услуга.

3.5.6. Постъпили жалби и сигнали за качеството на предлагани жп услуги в ИАЖА - национален орган по безопасност и регулаторен орган за Република България

През 2015 г. в деловодната система на ИАЖА и през електронния портал на МТИТС са постъпили общо 159 жалби и сигнали от граждани, които са свързани с различни проблеми на железопътния превоз и изразяват неудовлетвореност от качеството на предоставената им услуга.

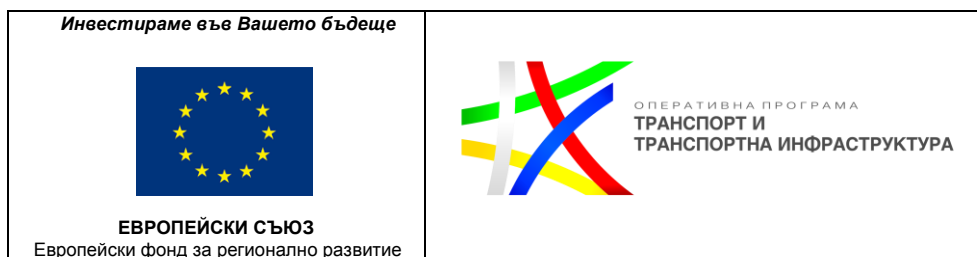
Таблица 4-63 Статистика на постъпили жалби и сигнали през 2015 г.

№	Вид жалба/сигнал	Брой
1	Неспазване на обявеното разписание и закъснения на влаковете	44
2	Проблеми с билетоиздаване, нелюбезно поведение на касиерите и влаковите кондуктори	19
3	Липсва информация, подадена грешна информация за движение на влаковете	18
4	Неудовлетвореност от ГДВ	17
5	Лоши условия за пътуване: - липса на отопление; - липса на вентилация; - замърсени санитарни възли във вагони и гари; - непочистени гари; - причини, влошаващи качеството на транспортната услуга.	14
6	Пренаселеност на влаковете	5
7	Обслужване на лица с намалена подвижност	4
8	Липса на информация за контакт с превозвача или органа за контрол по прилагане на Регламент (ЕО) 1371/2007	1
9	Други	37
	Общо	159

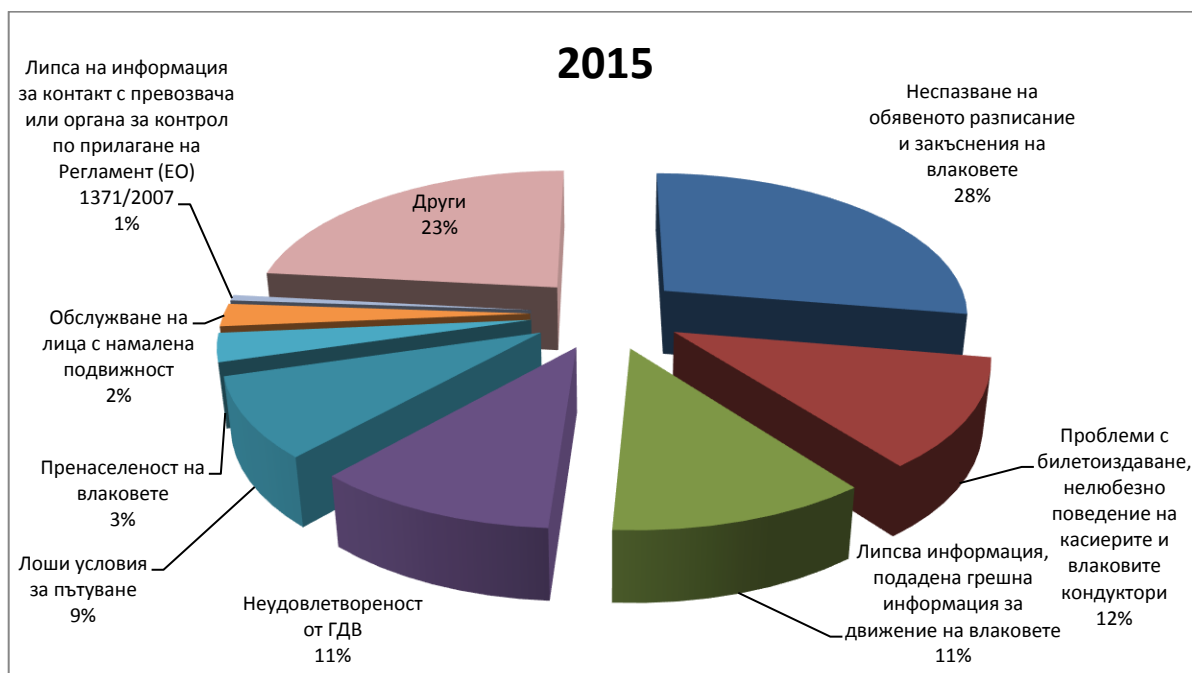
Източник: ИА ЖА

Графично изображение:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: ИАЖА

Фигура 4-153 Постъпили жалби и сигнали през 2015 г.

Анализа показва, че най-голям дял от жалбите и сигналите в железопътния транспорт са свързани с неспазването на обявеното разписание и закъснения на влаковете, който е 28%. Наред с отчитане на проблемите, които стоят пред „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и които предприятието трябва да решава, следва да се има в предвид и продължаващите ремонти по железопътната инфраструктура, допринасящи в много голяма степен за увеличаване на времепътуванията.

Проблемите с билетоиздаването и нелюбезното отношение на билетните касиери и влаковите кондуктори заемат 12% от общия дял на жалбите и сигнали. В следствие на извършените целенасочени проверки от служители на ИАЖА, тези жалби и сигнали намаляват.

На следващо място с 11.3% се нареждат жалбите и сигналите, подадени във връзка с липса на информация за движение на влаковете или грешно подадена такава. И тук се забелязва намаление на жалбите и сигналите след извършване на проверки.

Неудовлетвореността от графика за движение на влаковете, свързано с неудобно разписание и оптимизиране на транспортната схема, заема 10,7% от общия дял. Броят на жалбите и сигналите в тази връзка, бележи ръст в края на всяка година при влизане в сила на новият график за движение на влаковете. След извършване на допълнителен преглед и анализ на възможностите от страна на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, някои от исканията за промени се удовлетворяват.

Оплакванията относно качеството на предлаганата услуга (отопление, осветление, вентилация, мръсни санитарни възли във вагоните и гарите и непочистени вагони и гари и др.), заемат 8,8% от общия дял. За решаването на този проблем е необходимо влагането на инвестиции за подновяване на парка със закупуване на нови пътнически вагони и мотриси, рециклиране, ремонт и поддържане на съществуващите. Наред с това е необходимо да се завиши контрола върху изпълнение на служебните задължения от персонала.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Делът на жалбите и сигналите касаещи пренаселеност на някои влакове, както и оплаквания от лица с увреждания и лица с ограничена подвижност са съответно 3,1% и 2,5%, като последните намаляват в резултат на направено предписание №2014/010/10 от 07.11.2014г. от ИАЖА.

Останалите сигнали от разнообразен характер са разпределени като други – 23,3%. Те включват предложения към „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, оплаквания за кражби и др.

Изводи

В резултат на положените усилия от железопътния превозвач „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) и контролния орган ИАЖА, регистрираните жалби и сигнали през 2015 г. са намалели значително, спрямо тези през 2014 г.

За периода от 01.01.2016 до 31.06.2016 г. в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация са постъпили 112 жалби и сигнали.

От тях:

- 95 броя от жалбите и сигналите са разпределени до БДЖ-ПП ЕООД за извършване на проверки и предоставяне на информация.
- По 10 от подадените жалби и сигнали проверката е извършена от служители на ИАЖА и е предоставена информация на гражданите
- 7 броя от жалбите са изпратени за становище до ДП НКЖИ

Таблица 4-64 Статистика на проблемите, които поставят пътниците в своите оплаквания

№	Вид жалба/сигнал	Брой
1	Неспазване на обявеното разписание и закъснения на влаковете	30
2	Проблеми с билетоиздаване, нелюбезно поведение на касиерите и влаковите кондуктори	10
3	Липсва информация, подадена грешна информация за движение на влаковете	7
4	Неудовлетвореност от ГДВ	14
5	Лоши условия за пътуване: - липса на отопление; - липса на вентилация; - замърсени санитарни възли във вагони и гари; - непочистени гари; - причини, влошаващи качеството на транспортната услуга.	14
6	Пренаселеност на влаковете	3
7	Обслужване на лица с намалена подвижност	Няма
8	Липса на информация за контакт с превозвача или органа за контрол по прилагане на Регламент (ЕО) 1371/2007	1
9	Други	33
	Общо	112

Източник: ИАЖА

Графично изображение:

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: ИА ЖА

Фигура 4-154 Жалби и сигнали по проблемни области 2016 г.

Основните проблеми, констатирани през 2015 г. остават, а именно:

- неспазване на минималните стандарти за качество на транспортната услуга;
- закъснения на влаковете;
- проблеми с билетоиздаването и нелюбезно поведение на билетни касиери и влакови кондуктори;
- липса на информация или погрешно дадена такава за движение на влаковете.

Анализът показва, че най-голям дял от жалбите и сигналите в железопътния транспорт са свързани с неспазването на обявеното разписание и закъснения на влаковете – 29%. Неудовлетвореността от графика за движение на влаковете, както и лошите условия за пътуване са с по 13% от постъпилите жалби

В сравнение с 2015 г. до този момент се отчита намален брой на подадени жалби от лица с ограничена подвижност

До 30.06.2016 г. шест жалбоподателя са получили компенсация от превозвача „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД за пропуснати ползи.

Изводи

Случаите на закъснения на влакове, принудителни прекачвания и други неудобства, са предпоставка за дискредитиране на железниците и създава чувството за непредвидимост и несигурност в потребителите на услугата.

В повечето случаи статистиката показва неспазване на поставените от ИАЖА срокове за предоставяне на информация от БДЖ-ПП ЕООД, в резултат на което жалбоподателите не получават навреме отговори на подадените от тях жалби и сигнали.