



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ПРИЛОЖЕНИЕ 3.4.

Допринася за постигане на Резултат 2.  
Анализ на текущото състояние на транспортната система  
в българската част от трансграничния регион Румъния-България

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3.4. Фактически, икономически и финансов анализ на трафика: пътнически и товарен транспорт

в изпълнение на под-дейност 3.4. Анализ на данните относно  
товарния транспорт

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“  
Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



## Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ.....	5
I. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА НА ТОВАРНИЯ ТРАНСПОРТ .....	6
1.1. Автомобилен транспорт .....	6
1.2. Речен транспорт.....	12
1.3. Железопътен транспорт.....	16
1.4. Въздушен транспорт .....	22
II. ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА.....	23



### СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА

Таблица 1:	Товарен автомобилен транспорт по вид на превоза, по общо тегло на превозните средства и по типа на превоза, 2016 г. (общо)
Таблица 2:	Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)
Таблица 3:	Превозени товари от автомобилния товарен транспорт по видове и по области (хил. тона)
Таблица 4:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза
Таблица 5:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза
Таблица 6:	Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение
Таблица 7:	Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления
Таблица 8:	Начин на превоз на товари по речен транспорт
Таблица 9:	Обем на товарните превози по превозвачи
Таблица 10:	Превозени товари и извършена работа с жп транспорт
Таблица 11:	Движение на товарните и пътническите влакове, влакилометри (хил.км)
Таблица 12:	Закъснения на влаковете и техните причини за периода 2015 г. в РЗ ОД УДВГД Г. Оряховица
Таблица 13:	Превозени опасни товари с железопътен транспорт.
Таблица 14:	Данни за товарния трафика на летище Горна Оряховица
Таблица 15:	Превозени товари и извършена работа от транспорта
Таблица 16:	Превозени товари и извършена работа от транспорта

### СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА

Схема 1:	Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на натоварване
Схема 2:	Товарни влакове по категории заложи в ГДВ за 2014 г.
Схема 3:	Международни директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика
Схема 4:	Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика
Схема 5:	Локални товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика

### СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА

Фигура 1:	Товарен автомобилен транспорт по вид на превоза, тегло.
Фигура 2:	Вътрешен и международен транспорт по вида на превоза
Фигура 3:	Разпределение на товарите по видове
Фигура 4:	Дялове на натоварените товари по области и видове превозени с автомобилен транспорт, 2014 г.
Фигура 5:	Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване в хил.км, 2016 г.
Фигура 6:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в мил.т/км, 2016 г.
Фигура 7:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза за 2016 г.
Фигура 8:	Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в българската част на трансграничния регион за 2016
Фигура 9:	Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване в хил.км
Фигура 10:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в мил.т/км
Фигура 11:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на



	натоварване и по тип на превоза, 2015
Фигура 12:	Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в българската част на трансграничния регион, 2015
Фигура 13:	Пропускателни способности на българските речни пристанища
Фигура 14:	Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/годишно
Фигура 15:	Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/месец
Фигура 16:	Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления.
Фигура 17:	Общ товарооборот по пристанищни терминали на река Дунав
Фигура 18:	Основни товаропотоци през речните пристанища
Фигура 19:	Обем на товарните превози по превозвачи
Фигура 20:	Товарни превози по железница, период 2000 - 2013
Фигура 21:	Превозени товари по железница, по години.
Фигура 22:	Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози
Фигура 23:	Товарен транспорт - превозени товари
Фигура 24:	Товарен транспорт - извършена работа
Фигура 25:	Пътнически транспорт - превозени товари
Фигура 26:	Пътнически транспорт - извършена работа
Фигура 27:	Разпределение на товарите по видове транспорт
Фигура 28:	Прогнозен трафик (автомобилен транспорт) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“
Фигура 29:	Прогнозен трафик (железопътен трафик) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“
Фигура 30:	Прогнозна стойност за обема на товарите, който се очаква да премине през българските речни пристанища до 2017 г.
Фигура 31:	Приходи от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища
Фигура 32:	Инвестиционни разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища
Фигура 33:	Среден престой на един кораб в речните пристанища



## ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 3.4. Анализ на данните относно товарния транспорт от Техническото предложение (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

*С разработения документ се допринася за постигането на изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.*

Настоящият анализ на данните относно товарни транспорт е разгледан по категории:

- Сухопътен транспорт с неговите компоненти - пътен (автомобилен) и железопътен;
- Воден (речен) транспорт;
- Въздушен транспорт.

Изследван е видът и общите количества на стоки, които се превозват чрез този вид транспорт. В допълнение, в случай на наличие на такива данни - основните транспортни потоци (напр. от вътрешността на страната към речните пристанища, транзитен транспорт по съществуващите пътни връзки между двете страни (Дунав мост и Дунав мост 2), обслужването на товари чрез железопътния транспорт и съществуващите връзки между двете страни - по посочените по-горе транспортни връзки и др.). При възможност (наличие на данни) - видове товари, обслужвани от пристанищата, подход на доставянето на тези товари до пристанищата (чрез какъв вид транспорт), структура на товарите (претоварване, насипни товари и др.).

Анализирането на данните и информацията относно товарния транспорт и неговото текущо състояние е важен компонент от общото проучване. То е в пряка връзка с извеждането на вариантите, засягащи оптимизиране на използването на ТЕН-Т мрежата в трансграничния район поради обстоятелството, че това е вида транспорт, най-пряко касаещ създаването и укрепването на интермодалните връзки.



## I. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА НА ТОВАРНИЯ ТРАНСПОРТ

### 1.1. Автомобилен транспорт

България достъпът до транспортния пазар на автомобилния транспорт е напълно либерализиран, като дейността подлежи на лицензиране. Конкуренцията в сектора е висока, тъй като има голям брой превозвачи, притежаващи лиценз за извършване на товарни автомобилни превози. Вътрешен лиценз за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 4128 броя превозвачи от различни области на България, а лиценз на Общността за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 11279 броя превозвачи от различни области на България.

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

Схема 1. Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на натоварване



Българската част от трансграничния регион Румъния - България не е толкова силно натоварена, както южната част на страната. Това е пряко отражение на състоянието на пътната инфраструктура за автомобилен транспорт. Основите локации с най-голямо натоварване са Русе и Плевен.

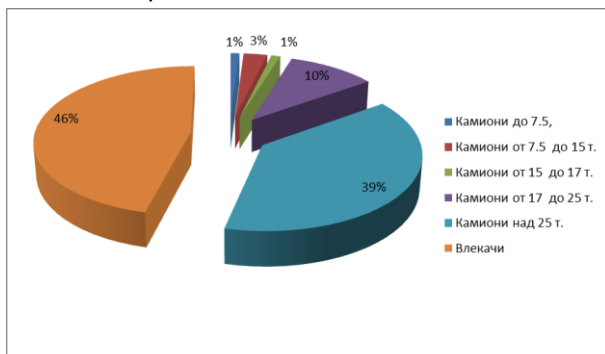
През последните години натоварването на пътната мрежа е в резултат от нарастване броя на тежкотоварните автомобили. Транзитът през страната се е увеличил, а и броят на тежкотоварните автомобили вътре в страната е нараснал двойно за последните десет години. Това води до увеличаване на общото тегло и товароносимост на тежкотоварните автомобили, което се отразява върху пътната инфраструктура. Както цялата страна, така и трансграничния регион Румъния и България има остра необходимост от изграждане на пътна инфраструктура, съобразно европейските стандарти за натоварване с оглед увеличаване разрешеното тегло на товарните автомобили.

Товарите се превозват предимно тежкотоварни камиони - над 25 тона - 46% и с влекачи - 39%. При превоза на товари за вътрешния превоз се използват



предимно камиони над 25 т и влекачи. При международния транспорт се използват предимно влекачи.

Фигура 1. Товарен автомобилен транспорт по вид на превоза, тегло.<sup>1</sup>



Фигура 2. Вътрешен и международен транспорт по вида на превоза

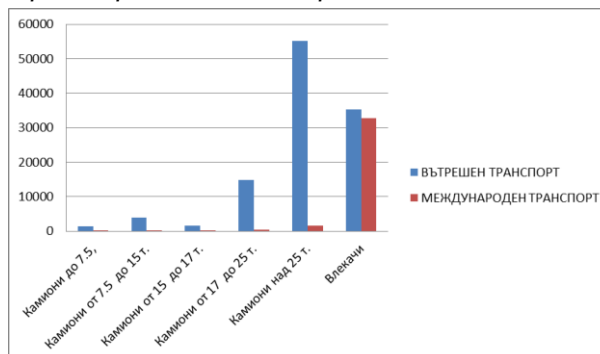


Таблица 1. Товарен автомобилен транспорт по вид на превоза, по общо тегло на превозните средства и по типа на превоза, 2016 г. (общо)

Вид на превоза според общото тегло на автомобила	годишно хил. тона
<b>ВЪТРЕШЕН ТРАНСПОРТ</b>	
Камиони до 7.5,	1497,4
Камиони от 7.5 до 15 т.	4013,6
Камиони от 15 до 17 т.	1537,3
Камиони от 17 до 25 т.	14811,9
Камиони над 25 т.	55115,7
Влекачи	35274,3
<b>Всичко</b>	112250,2
<b>МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ, включително транзитните превози и каботаж</b>	
Камиони до 7.5,	27,5
Камиони от 7.5 до 15 т.	66,9
Камиони от 15 до 17 т.	22,2
Камиони от 17 до 25 т.	420,9
Камиони над 25 т.	1608,3
Влекачи	32739,8
<b>Всичко</b>	34885,6
<b>ОБЩО</b>	
Камиони до 7.5,	1524,9
Камиони от 7.5 до 15 т.	4080,5
Камиони от 15 до 17 т.	1559,5
Камиони от 17 до 25 т.	15232,8
Камиони над 25 т.	56724,0
Влекачи	68014,1
<b>Всичко</b>	147135,8

Анализът на превозите е направен по 20 групи товари, съгласно единната класификация на товарите в транспорта, която е представена в следващата таблица.

<sup>1</sup> Източник: НСИ



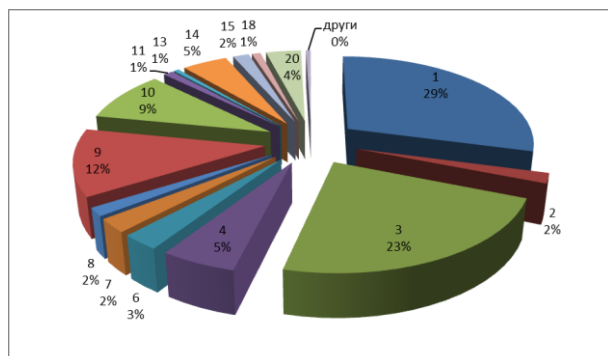


Таблица 2. Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)

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

В българската част на трансграничния регион за товарния автомобилен транспорт структуроопределящи са две групи товари: група 1. „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти“, която формира близо 29% и група 3. „Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишленост“.

Фигура 3. Разпределение на товарите по видове



Другата важна група товари е 9. „Други неметални минерални продукти“, която формира близо 12% от търсене на превози. А група 10. „Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване“ заемат 9% от пазарния дял на товарния автомобилен транспорт.



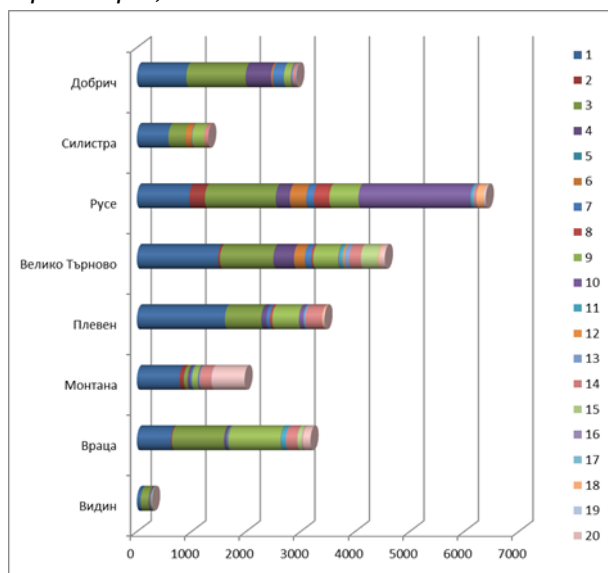


Таблица 3. Превозени товари от автомобилния товарен транспорт по видове и по области (хил. тона)<sup>2</sup>

Код на товара	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	общо
Видин	70,8	0	145,5	25,7	0	12	5	0	0	0	14	0	0	428,3	4	0	0	2,3	0	239,3	278,6
Враца	620,8	22,1	954	47	13,3	6,7	15,4	0,7	957	7,3	85	0	3,4	210	81,9	14,2	0	15	0	130	3183,2
Монтана	781,2	80,9	69,3	48,9	0	0	30,6	0	106	21,5	13	0	0	206,3	0	10,3	0	1,9	0	605	1974,9
Плевен	1614,6	0	665,9	92,3	0	0	68,4	43	487	84,4	11	0	25,9	306,3	0	0	0	22	0	20,4	3440,3
Велико Търново	1487,8	37,6	977,1	376,8	2,2	199	116	36	460	14,6	67	36	82,2	215,2	309	0	4,5	34	1,1	91,2	4546,4
Русе	957,7	291,1	1297,6	256,5	0	301	139	286	533	2057	40	0	23	42,9	0	1,3	0	140	19	12,1	6396,3
Силистра	578,4	0	305,8	1	0	118	10,8	0	220	0	0	0	0	71,3	0	1,9	0	0	0	1,4	1308,6
Добрич	907,3	0	1086,6	466,1	0	33	202	0	130	18,6	8,6	0	2,8	55,9	0	4	8,5	0	0	0	2924,1
	7018,6	431,7	5501,8	1314,3	15,5	670	588	366	2892	2203	237	36	137,3	1108	395	31,7	13	215	20	860	24052,4

Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по области са Русе, Велико Търново, Плевен, Враца и Добрич.

Фигура 4. Дялове на натоварените товари по области и видове превозени с автомобилен транспорт, 2014 г.<sup>3</sup>



Най-много тонове товари са превозени в област Русе, като 32% от товарите са формирани от група 10 „Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване“, а 20% от товарите са от група 3. „Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишленост“. В област Велико Търново с най-висок дял от 33% са товарите от група 1. „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти“, както и за област Плевен, те формират 47% от товарите превозени с автомобилен транспорт.

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

Таблица 4. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза<sup>4</sup>

Регион на разтоварване	2015 г.						2016 г.					
	За сметка		Срещу заплащане		Общо		За сметка		Срещу заплащане		Общо	
	хил. т	млн. т.км	хил. т	млн. т.км	хил. т	млн. т.км	хил. т	млн. т.км	хил. т	млн. т.км	хил. т	млн. т.км
Общо за България	75280,6	2865,6	57930,9	4305,8	133211,5	7171,4	63047,6	2653,0	49202,6	4677,6	112250,2	7330,6
Общо за българската част на ТГР Румъния -	11324,2	651,0	7842,3	741,8	19166,5	1392,8	12398,9	601,8	5950,8	791,7	18349,7	1393,5

<sup>2</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

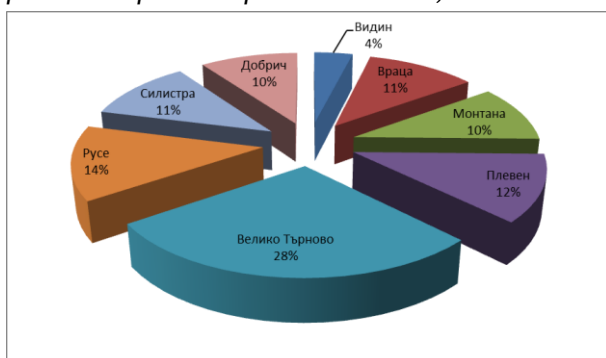
<sup>3</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

<sup>4</sup> Източник: НСИ

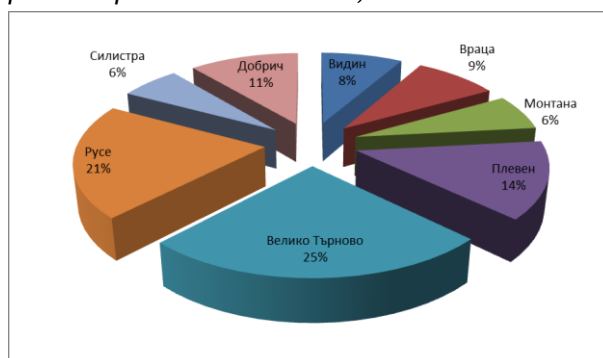


България												
Видин	169,6	11,1	268,6	67,5	438,2	78,6	397,9	26,4	322,1	89,3	720,0	115,7
Враца	745,2	64,3	443,9	70,0	1189,1	134,3	1748,3	85,2	295,7	33,5	2044,0	118,7
Монтана	2189,2	67,3	1570,0	46,7	3759,2	114,0	1168,8	24,0	711,8	66,1	1880,6	90,1
Плевне	2231,5	155,9	1358,8	169,0	3590,3	324,9	1380,4	95,4	823,4	97,4	2203,8	192,8
Велико Търново	1615,3	153,4	1440,0	190,8	3055,3	344,2	3732,1	153,5	1444,7	196,0	5176,8	349,5
Русе	2274,8	98,4	1285,7	133,7	3560,5	232,1	1374,0	129,7	1086,3	157,4	2460,3	287,1
Силистра	930,6	25,9	240,3	9,4	1170,9	35,3	1770,0	38,0	269,5	46,6	2039,5	84,6
Добрич	1168,0	74,7	1235,0	54,7	2403,0	129,4	827,4	49,6	997,3	105,4	1824,7	155,0

Фигура 5. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване в хил.км, 2016 г.<sup>5</sup>

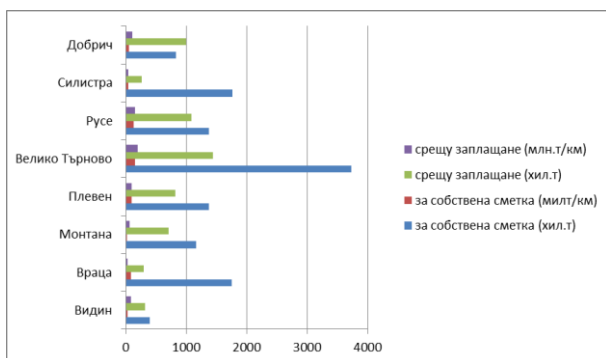


Фигура 6. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в мил.т/км, 2016 г.<sup>6</sup>

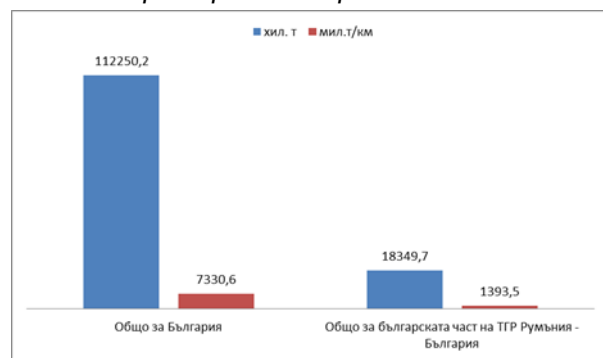


Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на разтоварване се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, София и София (столица).

Фигура 7. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза за 2016 г., НСИ



Фигура 8. Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в българската част на трансграничния регион за 2016



В българската част на трансграничния регион преобладава извършването на вътрешни превози (разтоварване) срещу заплащане. От превозените товари срещу заплащане (разтоварване) на млн.т/км при вътрешните превози са в областите Във Велико Търново, Враца и Силистра. Близо 16% от вътрешните

<sup>5</sup> Източник: НСИ

<sup>6</sup> Източник: НСИ

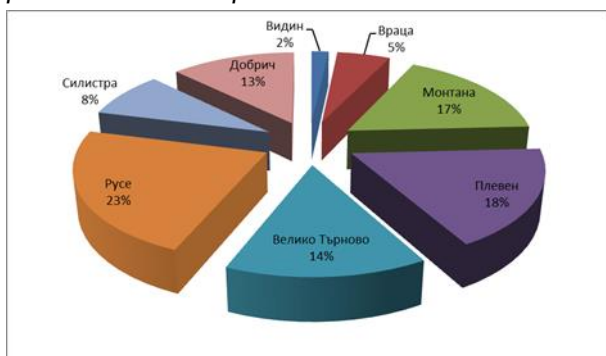


превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване за страната се формира от този вид дейност в рамките на българската част на трансграничния регион.

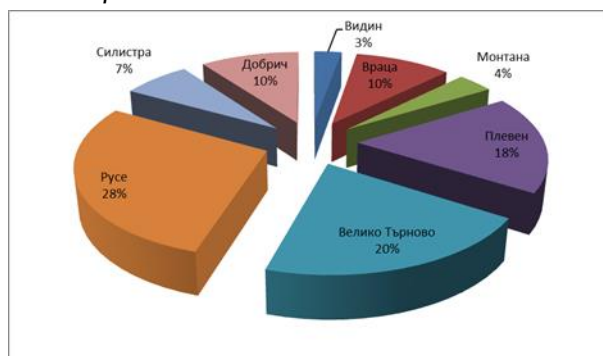
Таблица 5. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза<sup>7</sup>

Регион на разтоварване	2015 г.					
	За собствена сметка		Срещу заплащане		Общо	
	хил. т	млн.ткм	хил. т	млн.ткм	хил. т	млн.ткм
Общо за България	75280,6	2865,6	57930,9	4305,9	133211,5	8071,0
Общо за българската част на ТГР Румъния - България	12203,0	821,7	9379,7	1014,4	21582,7	1836,1
Видин	203,2	8,0	172,5	43,3	375,7	51,3
Враца	595,7	61,6	573,8	118,8	1169,5	180,4
Монтана	2224,4	43,6	1450,1	24,0	3674,5	67,6
Плевне	2341,5	152,7	1467,4	171,8	3808,9	324,5
Велико Търново	1944,6	239,9	1159,0	139,3	3103,6	379,2
Русе	2804,9	209,3	2091,3	312,7	4896,2	522,0
Силистра	1283,6	79,3	532,7	46,7	1816,3	126,0
Добрич	805,1	27,3	1932,9	157,8	2738,0	185,1

Фигура 9. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване в хил.км<sup>8</sup>



Фигура 10. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в млн.т/км<sup>9</sup>



Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на натоварване са области са Русе, Велико Търново, Плевен, Враца и Добрич.

В българската част на трансграничния регион преобладава извършването на вътрешни превози (натоварване) срещу заплащане. От превозените товари срещу заплащане (натоварване) на млн.т/км са в областите Във Русе, Плевен, Монтана и Велико Търново.

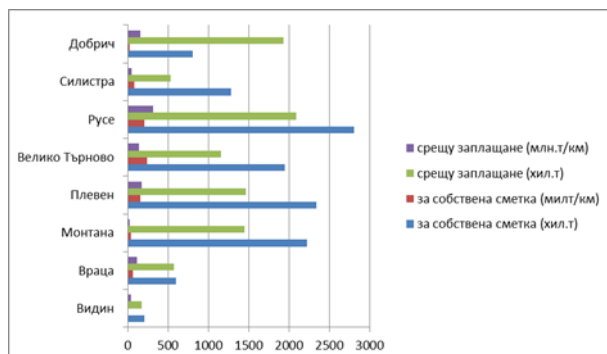
<sup>7</sup> Източник: НСИ

<sup>8</sup> Източник: НСИ

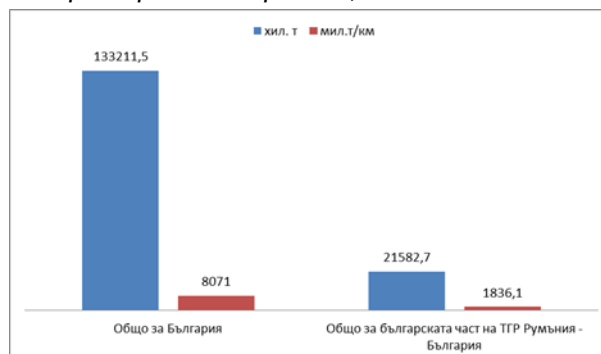
<sup>9</sup> Източник: НСИ



Фигура 11. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза, 2015<sup>10</sup>



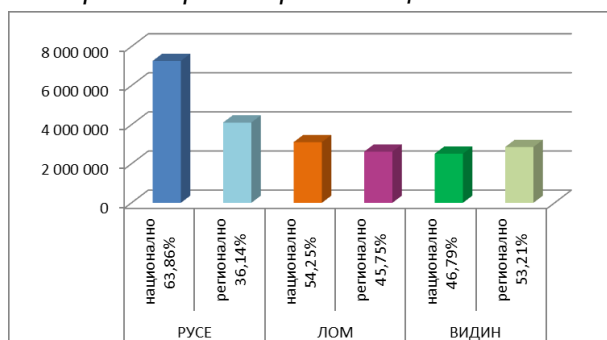
Фигура 12. Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в българската част на трансграничния регион, 2015<sup>11</sup>



## 1.2. Речен транспорт

Река Дунав е единствената плавателна река на България. Речните пристанища представляват гръбнака на транспортните процеси по вътрешноводни пътища. Пристанищата са оборудвани със съоръжения за обработване на насипни, течни и контейнеризирани товари. Общият капацитет за обработка на товари на речните български пристанища се оценява на 10 млн. т годишно, който не се използва ефективно.

Фигура 13. Пропускателни способности на българските речни пристанища<sup>12</sup>



Основният параметър за наличност на услугите за едно пристанище (пристанищен терминал) е неговата пропускателна способност. Претоварният капацитет при съществуващите условия, технически средства и действащи технологии на речните пристанища се оценява на около 22,472 млн. т.

Пропускателните способности на пристанищата с национално и регионално значение по отделните пристанищни райони са следните:

Делът на речните пристанища с регионално значение е около 42% от общата пропускателна способност на речните пристанища. По отношение на пропускателните способности по райони, най-голям дял имат пристанищата в района на Русе - 50%.

<sup>10</sup> Източник: НСИ

<sup>11</sup> Източник: НСИ

<sup>12</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Таблица 6. Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение

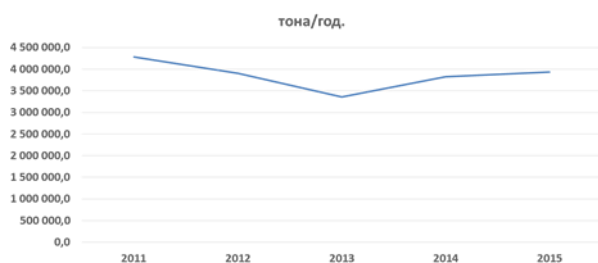
Пристанище район	Наименование	Пропускателна способност Товари т/г.
ВИДИН	Пристанищни терминали с национално значение в района на Видин	2 514 000
	Пристанища с регионално значение Видин	2 858 816
ЛОМ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Лом	3 107 000
	Пристанищата с регионално значение в района на Лом	2 620 000
РУСЕ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Русе	7 261 860
	Пристанищата с регионално значение Русе	4 110 306

### Товарооборот

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

Разпределението на товарооборота между морските и речните пристанища на Република България е било средно от порядъка на 72 % (за морските пристанища) към 28% (за речните пристанища).

Фигура 14. Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/годишно



Фигура 15. Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/месец



Речните пристанища са имали най-голям дял от товарооборота през 2007 г. и 2008 г. - около 35 - 36 %, като през последните години той е спаднал наполовина и е около 17 - 18 %. При речните пристанища след 2008 г. се наблюдава силен спад на общия товарооборот като през 2009 г. той е 25%. Подобен спад на товарооборота се наблюдава и през 2013 и 2014 г., като през 2015 г. товарооборота спрямо 2008 г. е намалял около 2,45 пъти. Това се дължи на големия спад на товарооборота през пристанищата Лом и Видин, докато товарооборота на русенските пристанища поддържа сравнително постоянно ниво на товарооборота над 3 мил. т./г.

Най-големия спад се наблюдава при ро-ро товарите, като през последните години те са намалели над 4 пъти спрямо тези през 2007 и 2008 г. Това основно се дължи на драстичното намаляване на ро-ро превозите през

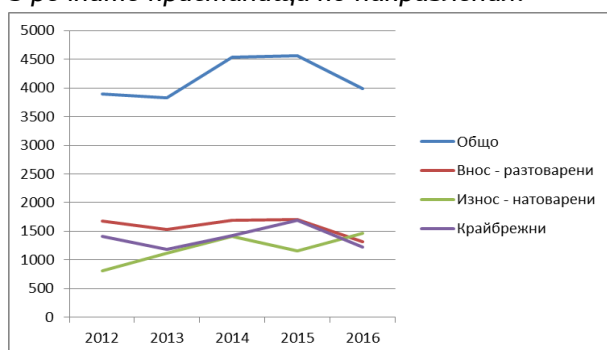


речните пристанища и най вече тези в района на Лом и Видин, причината за което е пускането в експлоатация на Дунав мост 2 във Видин и пренасочване на автомобилния трафик през него. Речният транспорт обслужва между 5 и 10% от международната търговия.

Таблица 7. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления<sup>13</sup>

товари	В хил. тона				
	2012	2013	2014	2015	2016
Общо	3894	3831	4529	4568	3993
Внос - разтоварени	1682	1529	1688	1708	1312
Износ - натоварени	805	1112	1410	1165	1459
Крайбрежни	1407	1190	1431	1695	1222

Фигура 16. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления.<sup>14</sup>

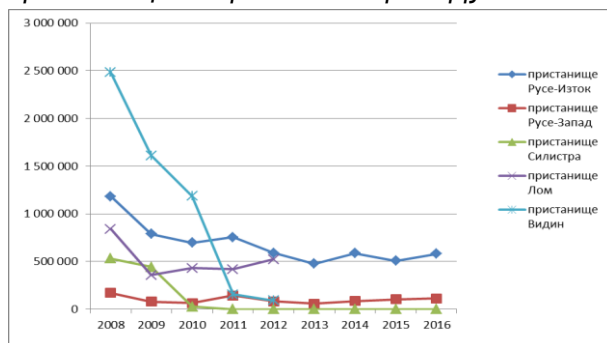


Товарооборотът на Българските пристанища се базира основно на внос и износ на товари.

Докато в първата половина на разглеждания период вносът е надвишавал товарите за износ, като разликата е по-очевидна през 2007 г. и 2008 г., то в периода след 2012 г. преобладават товарите за износ. До средата на 2010 г. най-голям

относителен дял от общия товарооборот на речните пристанища е заемал порт Видин - 47,7%, на второ място се нарежда пристанищен терминал Русе-Изток - 22,7%, след това порт Лом - 16,1%, порт Силистра - 10,2% и пристанищен терминал Русе-Запад - 6,8%. След 2010 г. до края на изследвания период количеството на обработените товари в пристанище Русе-Изток е относително постоянно - приблизително 580 хил. тона.

Фигура 17. Общ таварооборот по пристанищни терминали на река Дунав<sup>15</sup>



Наблюдава се тенденция на непрекъснато нарастване в обема на товарооборота на пристанищния терминал Русе-Запад - отбелязан е ръст от 77,2% през 2016 г. спрямо 2010 г. В пристанище Силистра количеството на обработените товари е най-голямо през 2008 г. - 530 хил. тона, като след тази година то непрекъснато намалява и от 2011 г.

<sup>13</sup> Източник: НСИ

<sup>14</sup> Източник: НСИ

<sup>15</sup> Източник: Годишни отчети на пристанища Лом, Русе и Видин





на територията на порта не са обработвани товари. За порт Лом е характерно непрекъснато нарастване в количеството на обработените товари, като през 2012 г. е реализира ръст от 46% спрямо 2009 г. Товарооборотът на пристанищен терминал Русе-Изток е съставен предимно от насипни (те заемат 82% от общия товарооборот), генерални (32,1%), наливни (0,4%) и Ро-Ро единици (1,6%). В пристанищен терминал Русе-Запад са обработени основно генерални товари - 71,1%, а останалите са насипни товари - 28,7%. В пристанище Силистра са обработени предимно фериботни единици. Товарооборотът на порт Лом е съставен главно от насипни товари - руди и концентрати, въглища, зърнени храни, кариерни материали и кокс. В пристанище Видин преобладава делът на обработените превозни средства - 81%, насипни - 18,3% и генерални товари - 0,3%.

Фигура 18. Основни товаропотоци през речните пристанища



Най-висок дял от товарите, преминали през българските речни пристанища е падат на зърнените храни и фуражи, следвани от въглища и кокс, метали, нефтепродукти, торове и химикали.

Таблица 8. Начин на превоз на товари по речен транспорт

Начин на превоз	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Наливни	453529	410136	372 382	126596	149 729	206 925
Насипни	2622636	2240747	2 303 682	1 970 068	1 898 810	2 033 808
Генерални	901341	416021	419 734	607558	442 174	407 248
Общо - международни	4037660	3066904	3095798	2704222	2 490 713	2 647 981
Каботажни превози	2526962	1772142	1435066	1580057	1 415 606	1 199 554
Всичко без фериботи	6564622	4839046	4 530 864	4284272	3 906 319	3 847 535
Фериботи - брой транспортни единици	414397	344480	294042	332580	301 670	164 535

Според Организацията на ООН за прехрана и земеделие - (FAO), вероятно е търсенето на хранителни продукти да нарасне значително в бъдеще, тъй като населението на света се увеличава, както и средния доход на глава от населението. Световното търсене на маслодайни и зърнени култури, които са основните селскостопански продукти, изнасяни от България, е едно от най-бързо нарастващите. Развитието на българския износ на селскостопанска продукция зависи от направените инвестиции в сектора.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.





Бъдещото търсене на течни горива може да намалее поради изчерпването на източници на фосилни горива в целия свят и технологични промени, които създават алтернативни източници на енергия.

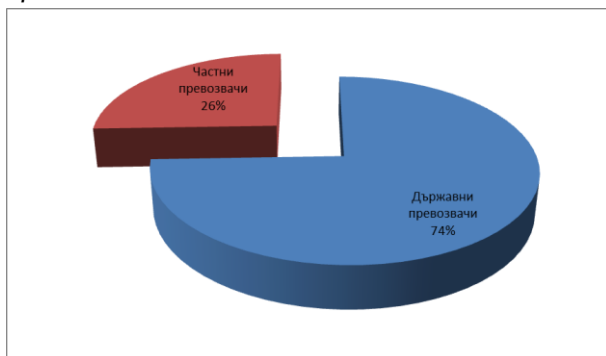
Гамата от товари, които се транспортират в контейнери се увеличава непрекъснато, тъй като понастоящем дори продуктите, които представляват насипни товари и автомобилите понякога се транспортират в контейнери.

### 1.3. Железопътен транспорт

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.

След либерализацията на товарните жп услуги, броят на лицензираните товарни превозвачи постепенно нараства, 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.

Фигура 19. Обем на товарните превози по превозвачи



Новите превозвачи постепенно разширяват пазарния си дял като надхвърля 25% от извършените товарни жп превози през последните години. С навлизането на пазара на товарни железопътни превози наноми 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. Освен държавният превозвач БДЖ „Товарни превози“, към момента на изготвяне на предварителното проучване с валидни ЕУ лицензи са още 13 оператора, а именно: Българска железопътна компания АД; Булмаркет Рейл Карго ЕООД; Газтрейд АД; Ди Би Карго България ЕООД; Експрес Сервиз ООД; Държавно предприятие транспортно строителство и възстановяване; Карго транс вагон



България АД; Порт рейл ООД; Рейл карго Кериър България; ТБД - Товарни превози ЕАД; ПИМК Рейл ЕАД; Мини Марица - Изток; ДМВ Карго Рейл ЕООД.<sup>17</sup>

Таблица 9. Обем на товарните превози по превозвачи

Обем на товарните превози	Хил. тона									
Превозвач	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%
БДЖ ТП ЕООД	11607	77,3%	9770	72,66	8861	64,82	8658	62,62	8316	56,5
БДЖ АД	2071	13,79	20150	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

Намалението на превозените товари след 1990 г. (с превозени 63 млн. т по железница) до 2001/2005 (с превозени 20 млн. т) се дължи главно на реструктурирането на националната икономика и преход от централизирана планова икономика, ориентирана към тежката индустрия, към пазарна икономика с преобладаващи малки и средни превозвачи.

Фигура 20. Товарни превози по железница, период 2000 - 2013



Драстичното намаление, регистрирано през 2009 и 2010 г. се дължи най-вече на затварянето на Металургичния комбинат Крениковци, за нуждите на който в предходните години са превозвани около 25% от товарите във вътрешно съобщение.

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

Таблица 10. Превозени товари и извършена работа с жп транспорт<sup>18</sup>

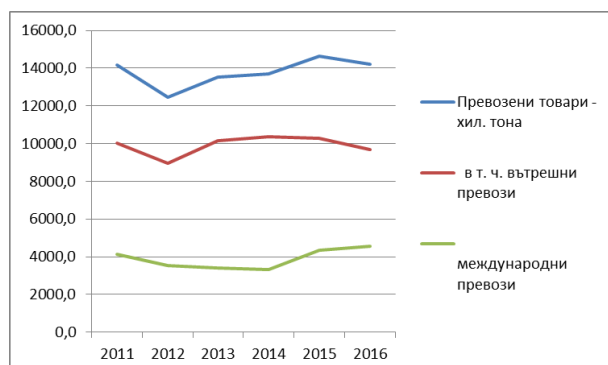
Наименование на показателите	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Превозени товари - хил. тона	14152,0	12469,8	13538,9	13690,9	14635,1	14225,8
в т. ч. вътрешни превози	10016,3	8953,4	10152,0	10360,7	10296,0	9677,1
международни превози	4135,7	3516,4	3386,9	3330,2	4339,1	4548,7
Извършена работа - млн. ткм	3291,2	2907,6	3246,0	3439,2	3649,8	3433,7
в т. ч. вътрешни превози	2237,1	2011,3	2376,2	2557,0	2514,1	2364,3
международни превози	1054,1	896,3	869,8	882,2	1135,7	1069,4

<sup>17</sup> Източник: НКЖИ, <http://www.iaja.government.bg/IAJI/wwwFWRAEA.nsf/jpcarter.htm?ReadForm>

<sup>18</sup> Източник: НСИ



Фигура 21. Превозени товари по железница, по години.<sup>19</sup>



Анализите показват, че общото количество товари, превозени през 2016 г. с железопътен транспорт са намалели с 1% спрямо 2015 г. Международния трафик за разлика от вътрешния не търпи голямо изменение през годините. Равнището му се запазва относително равномерно, а дори през 2016 г. той се е увеличил с повече от 1%.

От данните в таблица 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.

Таблица 11. Движение на товарните и пътническите влакове, влакилометри (хил.км)

Наименование на показателите	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Товарни влакове влакилометри	6774,4	5692,8	6543,5	6879,2	7658,6	8155,4
Пътнически влакове влакилометри	22755,4	20011,1	20042,5	20452,9	20904,5	21354,2

Стойността на средно превозното разстояние има тенденция към повишаване през последните 3 години, което е резултат от нарастване на количеството на извършените превози.

Един от най-сериозните проблеми в българските железници е закъснението на влаковете. 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 12. Закъснения на влаковете и техните причини за периода 2015 г. в РЗ ОД УДВГД Г. Оряховица<sup>20</sup>

Категория влак	Брой влакове	Общо минути закъснение	ПРИЧИНИ					ПРЕВОЗВАЧИ			Други: природни бедствия, КПП, митница и др.
			ДП НКЖИ движение	Ж.П.С.	С.Т	Енерго	Трета страна и стр. обст.	локомотивни	вагони	Пътнически връзки и др.	
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

<sup>19</sup> Източник: НСИ

<sup>20</sup> Източник: НКЖИ



От анализа на статистическите данни се наблюдава, че 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.

Причините са следните:

*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  $V=120\div 130$  км/ч, поради лошото техническо състояние, което са достигнали в момента, движението на влаковете се осъществява с  $V_{ср.} = 75\div 80$  км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движение.

*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.

*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.

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

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



Анализът на жп превозите е направен по 20 групи товари, съгласно единната класификация на товарите в транспорта, която е представена в следващата таблица.

По данни на НСИ железопътният товарен транспорт има предимство при превоза на товар 2. „Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ“ с дял от 79.7%, товар 8 „Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ с дял от 54.6%, товар 12 „Транспортно оборудване“ с дял от 62.8%, товар 19 „Неидентифицируеми товари“ с дял от 79.5% и товар 20 „Други товари, неклассифицирани другаде“ с дял от 64.5%.

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

Железопътния транспорт е предпочитан при превоза на товар 8 „Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ - железопътен транспорт - 366.10 км средно превозно разстояние и автомобилен транспорт - 95.22 км. средно превозно разстояние.

Таблица 13. Превозени опасни товари с железопътен транспорт.<sup>21</sup>

Наименование на показателите	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	хил. тона	хил. тkm	хил. тона	хил. тkm	хил. тона	хил. тkm	хил. тона	хил. тkm	хил. тона	хил. тkm	хил. тона	хил. тkm
Общо	7 237,4	1 526 669,9	6 328,1	1 276 944,1	6 391,5	1 278 549,2	6 300,8	1 334 973,4	2 274,8	741 681,5	2 440,8	748 473,4
Експлозивни	376,1	97 392,5	299,0	74 159,7	164,6	36 710,6	129,8	33 472,8	1,8	309,5	0,8	53,4
Газ - сгъстен, втечен, разтворен под налягане	1 954,9	573 253,9	1 362,0	361 384,1	1 187,9	315 584,6	988,7	252 397,1	317,2	84 812,4	378,3	88 691,3
Запалителни течни вещества	3 814,7	432 647,7	3 672,1	447 055,1	3 799,1	421 483,6	4 001,8	547 931,5	570,9	134 996,6	796,9	190 959,3
Запалителни твърди вещества	16,2	844,1	13,1	717,4	0,1	55,3	0,4	135,9	-	-	-	-
Леснозапалими вещества	11,8	1 719,6	13,6	2 877,6	20,5	9 572,1	12,6	5 995,8	0,7	162,8	-	-
Вещества, които при контакт с вода отделят запалими газове	32,3	12 843,3	13,9	6 362,9	2,4	1 022,9	2,5	1 286,4	1,9	883,0	1,2	571,7
Окислителни	-	-	-	-	-	-	-	-	58,2	17 213,0	41,6	12 354,6
Органични пероксиди	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Токсични вещества	6,2	2 415,3	7,5	2 709,5	4,0	1 503,4	1,8	681,8	2,5	896,3	2,4	896,1
Инфекциозни вещества	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Радиоактивни материали	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Корозивни	1 025,1	405 550,4	927,6	370 652,0	1 191,7	482 148,2	1 138,4	483 233,9	1 300,1	493 211,9	1 190,9	442 417,7
Други опасни субстанции	0,1	3,1	19,3	11 025,8	21,2	10 468,5	24,8	9 838,2	21,5	9 196,0	28,7	12 529,3

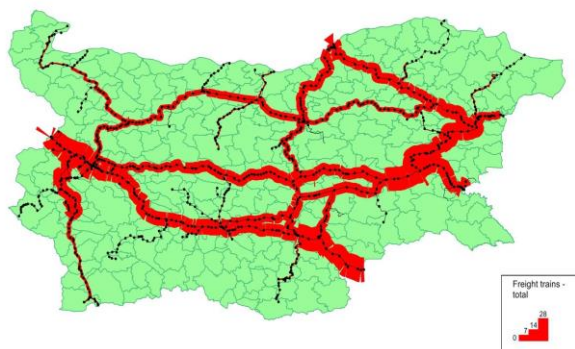
<sup>21</sup> Източник: НСИ





## Предлагане на товарни превози с железопътен транспорт

Схема 2. Товарни влакове по категории заложи в ГДВ за 2014 г.



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.

Схема 3. Международни директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика

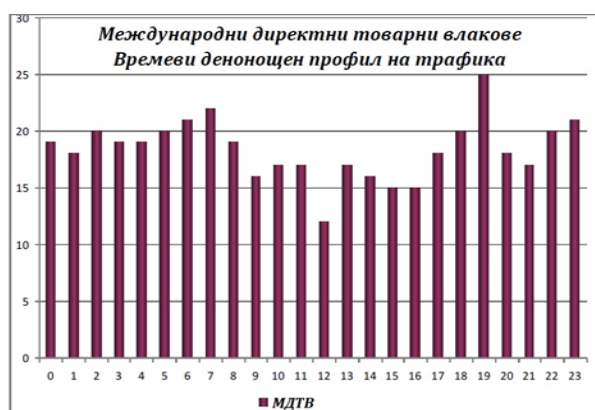
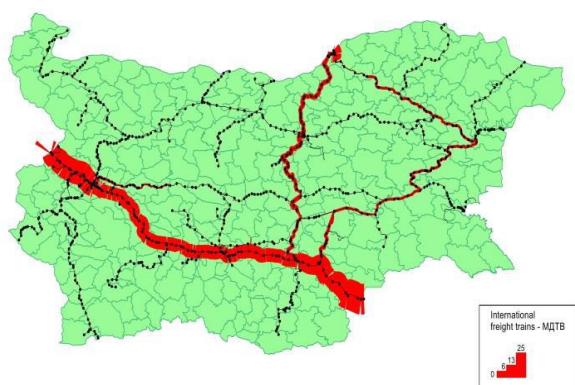


Схема 4. Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика

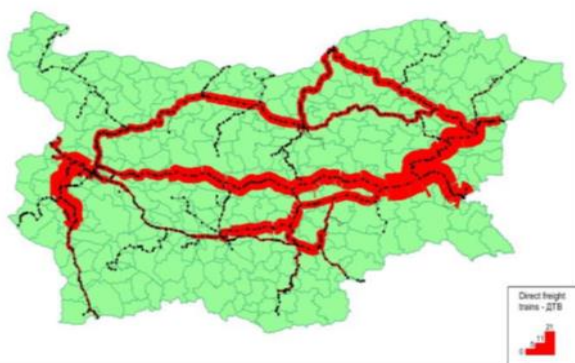
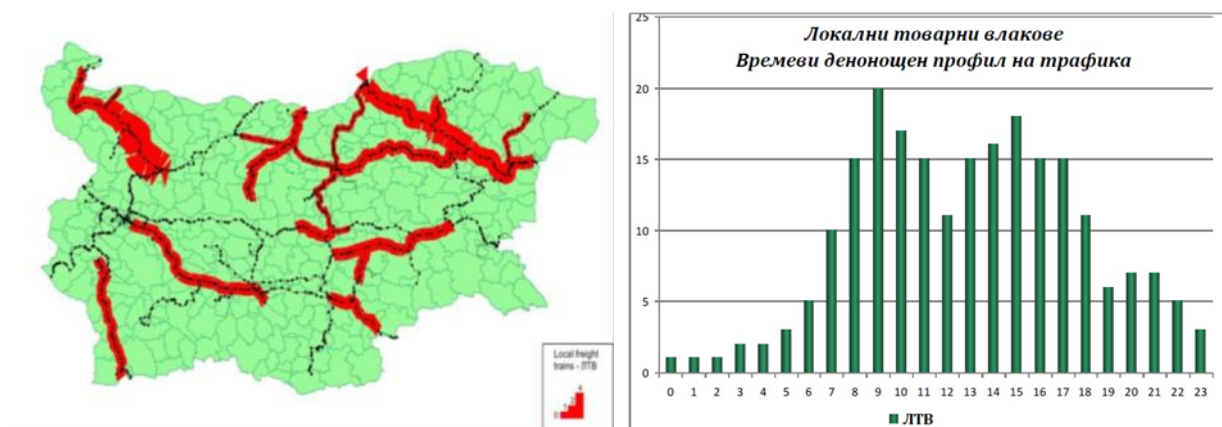
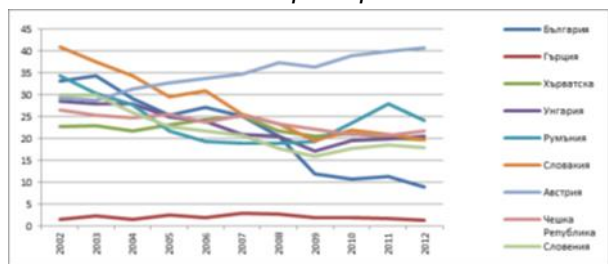


Схема 5. Локални товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика



Процесът на изменение на модалния дял на железопътните товарни превози показва най-голям спад за железопътния транспорт за период от 10 години в България, от почти 35% до по-малко от 10% (източник Евростат).

Фигура 22. Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози



В повечето страни се наблюдава известно увеличение на модалния дял от 2009 г. насам. Делът на железопътния транспорт в България е под средния за ЕС.

## 1.4. Въздушен транспорт

От летище Горна Оряховица не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Целият товарен трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Количествата обработени товари в тонове, които са превозени до и от летището варират значително по години.

Таблица 14. Данни за товарния трафика на летище Горна Оряховица<sup>22</sup>

показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3. Обработени товари в тонове**	59	195	352	69	19	-	2	98	972
натоварени	48	161	352	62	0,5	-	1	-	112
разтоварени	11	34	0	7	18,5	-	1	98	860

<sup>22</sup> Източник: ГД „ГВА“





## II. ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА

В обхвата на настоящия анализ са разгледани икономическите и финансови фактори влияещи върху сухопътния (автомобилен и железопътен) и воден (речен) транспорт. Не се разглежда въздушния транспорт, защото в рамките на българската част на трансграничния регион Румъния - България, той играе незначителна роля в трафика.

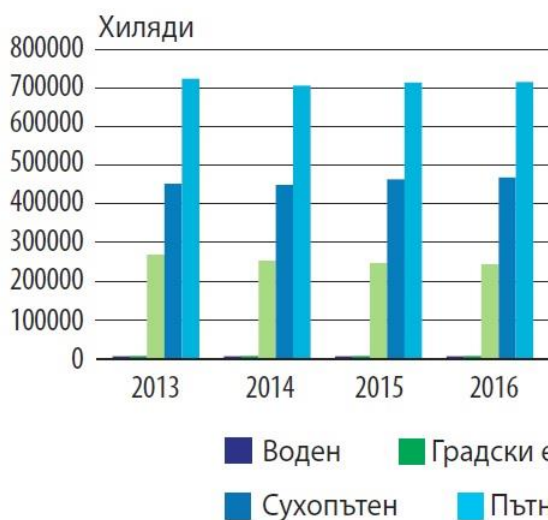
Фигура 23. Товарен транспорт - превозени товари



Фигура 24. Товарен транспорт - извършена работа



Фигура 25. Пътнически транспорт - превозени товари

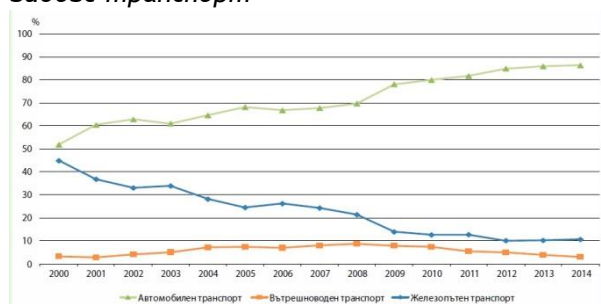


Фигура 26. Пътнически транспорт - извършена работа





Фигура 27. Разпределение на товарите по видове транспорт<sup>23</sup>



Най-голям обем на товарите се пада на автомобилния транспорт, който бележи трайна тенденция към увеличаване, за сметка на железопътния и речния, които бележат рязък спад в началото на века, но през последните години започват леко да се стабилизират.

Таблица 15. Превозени товари и извършена работа от транспорта

Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени товари - хил. т				
<b>Общо</b>	120528	114558	125498	124358
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	117493	112719	123626	121910
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	3031	1837	1867	2443
Въздушен транспорт	4	2	5	5
Извършена работа - млн. ткм				
<b>Общо</b>	36165	33201	37789	41546
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	31549	32195	36677	40263
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	4612	1003	1107	1278
Въздушен транспорт	4	3	5	5
Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени товари - хил. т				
<b>Общо</b>	120528	114558	125498	124358
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	117493	112719	123626	121910
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	3031	1837	1867	2443
Въздушен транспорт	4	2	5	5
Извършена работа - млн. ткм				
<b>Общо</b>	36165	33201	37789	41546
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	31549	32195	36677	40263
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	4612	1003	1107	1278
Въздушен транспорт	4	3	5	5

Таблица 16. Превозени товари и извършена работа от транспорта

Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени пътници - хил. т				
<b>Общо, вкл. Градски транспорт</b>	724695	707284	715206	716412
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	452835	450230	464770	469054
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	143	90	115	119

<sup>23</sup> Годишници АПИ и НСИ



морския транспорт)				
Въздушен транспорт	2269	2375	2240	2337
Извършена пътници - млн. ткм				
Общо, вкл. Градски транспорт	17258	18239	18513	18663
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	12143	13149	13809	13668
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	2	2	2	5
Въздушен транспорт	3738	4023	3644	3869

### Сухопътен (автомобилен и железопътен)

През последните години, търсенето на товарни транспортни услуги на национално ниво варира на над 100 милиона тона годишно, а на пътнически услуги около 950 милиона пътувания годишно. По предварителни данни за 2008 г., 80% от тях са градски. Не се забелязва, трайната тенденция да се променя, въпреки че в дългосрочен план може да се очаква ръст в търсенето поради подобряване на икономическото и социалното положение в страната.

Търсенето на вътрешния товарен транспорт е относително стабилна, като варира около 82 мил. тона / год., което представлява около 74% от общото търсене на товарни превози. То е обединено главно по шосеен и в по-малка степен от жп транспорт, който е предпочитан за превоз на насипни суровини на дълги разстояния. Водения транспорт почти не се използва за вътрешни превози.

Търсенето на международни товарни услуги за внос и износ, които отговарят основно за доставката, са относително стабилни и с тенденция към покачване. Търсенето на товарен транзит през територията на страната, който се обслужва главно по шосе и в по-малка степен с жп, е относително постоянно, с лека тенденция за увеличаване.

Транзитното преминаване през пристанищата е минимално. След подобряването на параметрите на водния път на река Дунав и премахването на тесните места на българо-румънския участък ще се даде възможност за увеличаване на транзита и за по-ефективно натоварване на българските речни пристанища по река Дунав. В бъдеще се очаква ръст от транзита по оста между Западна и Централна Европа и Близкия изток.

Признат факт в транспорта и икономическата теория е връзката между търсенето на транспортни услуги и икономическия растеж, изразено от БВП. Изследвания, които обхващат периоди от 35 години и по-стари, проведени в различни страни от ЕС, надеждно доказват тази роднинска връзка, в някои случаи, данните показват още по-бърз растеж на транспорта по отношение на БВП.



Поради неравномерното икономическо развитие на България в последните 20 години за пренос на данни не се потвърждава напълно тази зависимост. От друга страна, влизането на България в Европейския съюз, последвалното отваряне на страната към европейските пазари и на свободното движение на хора и стоки, дават основание да се прогнозира, че транспортния сектор в България ще се развива, подобно на тези страни от ЕС.

Въз основа на прогнозите за растеж на БВП в България през периода 2010 - 2020, както и при проследяване на тенденциите в товарния и пътнически транспорт се очаква постепенно нарастване на работата съответно в т / км. в сравнение с изходното ниво през 2008 година.

В България се предоставя свободен достъп до всички превозвачи на различните транспортни инфраструктури, с изключение на превоза на пътници с железопътен транспорт. Това задължение на страната ни е считано от 01.01.2010 г..

#### *Автомобилен транспорт.*

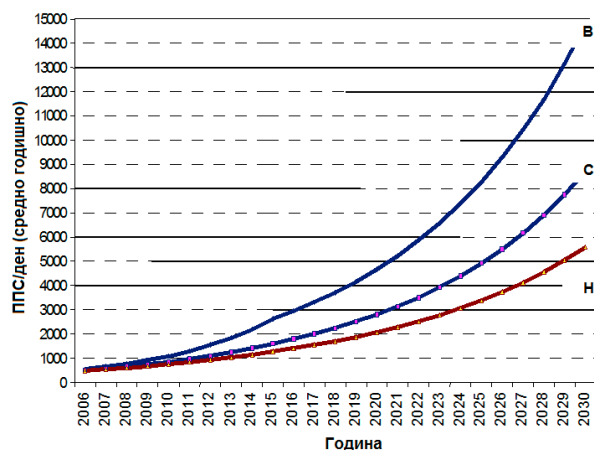
Частният сектор има значителен принос в този вид транспорт. По-голямата част от услугите се предоставят от частните оператори. След финализирането на концесионирането на пристанищата дела на частния сектор ще стане 100%. С това се очаква да се повиши конкурентоспособността на морския транспорт и вътрешните водни пътища.

#### *Железопътен транспорт.*

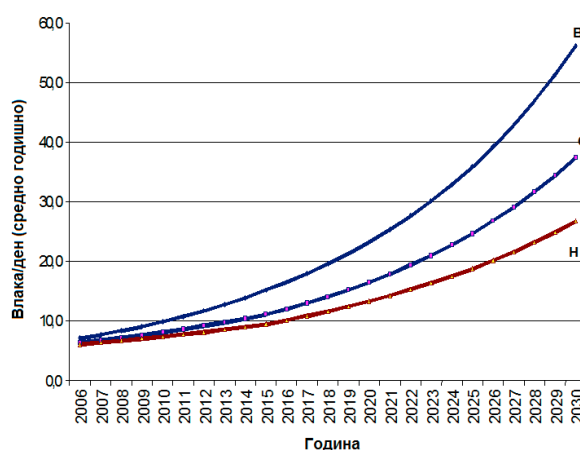
От всички видове единствената видима разлика в организацията за посрещане предизвикателствата на членството на България в ЕС е в железопътния транспорт. Не са фиксирани лимити за другите видове транспорт. Засилената роля на частните превозвачи ги прави значително по-конкурентни от железопътните. Либерализацията на товарния железопътен транспорт е факт, а следователно и в България ще започнат да работят частните оператори на товарни влакове. Конкуренцията ще повиши нивото на обслужване, ще допринесе намаляване на цената, а оттам и създаване на условия за прехвърлянето на товари от шосейния към железопътния транспорт. Изпълняването на правилата на ЕС за автомобилния транспорт, движението и ограниченията в натоварването могат също така да увеличат привлекателността на железопътния транспорт, като операциите на автомобилния транспорт ще станат по-скъпи, ако са направени законно.



Фигура 28. Прогнозен трафик (автомобилен транспорт) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“.<sup>24</sup>



Фигура 29. Прогнозен трафик (железопътен трафик) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“



Очакваното увеличение на тон-километър за железопътния транспорт, в резултат на по-строгите правила и засилването на конкуренцията, се очаква да бъде 0.05% годишно. Очаква се, че и двата фактора ще достигнат върховата си точка през 2015 г., когато пазара на товарния жп ще бъде напълно отворен и ще удовлетвори изискванията и правилата на ЕС.

Анализът на резултатите, получени при изследването показват, че пренасочването на вагоните от Европа през новия мост на Видин ще доведе до намаляване на движението им през територията на Румъния за да влязат през Дунав мост - Русе. Това е свързано със загуба на част от инфраструктурните такси, които се начисляват с което се обяснява слабия интерес от Румънска страна за развитие на железопътната си инфраструктура.

Възможността за подобряване състоянието на сухопътния транспорт (автомобилен и железопътен) за подобряване на трафика и използването на екологосъобразните начини на придвижване е развитие на интермодалността. Влияние върху възможностите за осъществяване и развитие на интермодалните превози и налагането на даден регион като интермодален център оказват различни фактори, един от които е наличието на комплексна транспортна инфраструктура. Интермодалността, при превоз на товари и пътници, се основава на възможностите за **взаимодействие** между различните видове транспорт и **допълването** на конкурентните им предимства за осъществяване на единна интермодална транспортна верига.

Железопътният транспорт е водещия наземен транспорт, върху който се базират интермодалните превози. Наличието на подходяща железопътна инфраструктура е необходимо условие за осъществяване на интермодални превози, както при превоза на товари, така и при превоза на пътници.

<sup>24</sup> Източник: PIMU



В разглежданите трансгранични области Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич, железопътните участъци по 2-ра линия София - Мездра - Горна Оряховица, по 4-та линия Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград и по 7-ма линия Мездра - Видин са елемент от основната TEN-T мрежа, а железопътните участъци по 2-ра линия Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна и по 9-та линия Русе - Каспичан са елемент от разширената TEN-T мрежа. За развитие на интермодалните връзки се **препоръчва**, железопътната инфраструктура в българската част от трансграничния район между Румъния и България да се развива по всички железопътни направления, като **приоритетно** развитие да има по направленията Русе - Каспичан - Варна, Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград и Мездра - Видин.

Един от най-сериозните проблеми, свързани с трафика това е преминаване на ГКПП между България и Румъния при Дунав мост - Русе-Гюргево и Дунав мост 2 Видин - Калафат.

Основен проблем е пропускателната способност на ГКПП между България и Румъния, особено при Дунав мост Русе - Гюргево, най-често за изходящия и входящия от и за Република България трафик на товари, а не рядко и на пътнически МПС.<sup>25</sup>

Изключително бавна е обработката на документите, касаещи МПС и товара от страна на митническите и контролни органи. Това предизвиква почти ежедневни задръствания и опашки от двете страни на моста.

Предвид създадената от 01.12.2015 г. организация от Агенция „Митници“, заплащането на таксата за преминаване на товарни автомобили през мостовото съоръжение на ГКПП Русе „Дунав мост“ да се извършва посредством банкови карти (без възможност за заплащане в брой), в някои случаи поради технически причини за потребителите на услугата е невъзможно да осъществят транзакция от банковата карта, което води до увеличаване на времето за изчакване на товарните автомобили на мостовото съоръжение. В допълнение, от 31.01.2017 г., е в сила изменение и допълнение на Закона за пътищата, съгласно което пътно превозно средство, пристигнало на ГКПП в направление влизане на територията на Р България, без да притежава валиден документ за платена винетна или ТОЛ такса, може да продължи пътуването си само след заплащане на таксата в специализираното звено на Агенция „Митници“ на съответния ГКПП. Това допълнително забавя трафика на товарни автомобили и води до финансови загуби за тези, които извършват кръгови курсове между България и Румъния. Превозни средства на много фирми от Русе, например, не пътуват на територията на републиканската пътна мрежа в

<sup>25</sup> <http://www.brcci.eu/problemi-pri-preminavane-na-gkpp-bulgaria-romania>





България, а само в Румъния, но им се налага да плащат винетна такса на границата. Същото важи и за всички чуждестранни автомобили, които идват на посещение само до граничния град (примерно гр. Русе).

По информация от ГД „Гранична полиция“, освен извършваната съвместна гранична проверка от органите на гранична полиция на българската и румънската страна, по отношение на времетраенето за преминаване на товарните МПС през мостовите съоръжения значително влияние оказва и допълнителният контрол, извършван от румънските служби - Национална компания за администриране на пътната инфраструктура (НКАПИ) и Службата, осъществяваща фискален контрол (ANAF). Контролът се осъществява преди и след съвместната гранично - полицейска проверка, осъществявана от българските и румънските полицейски служители. Контролът, осъществяван от служителите на ANAF, включва сканиране и подпечатване на оригинални документи за товара (CMR) и автомобилите. Този вид контрол, осъществяван от румънските служители на ANAF, удължава времето за преминаване на товарните автомобили през граничния преход, особено в случаите, когато за пренасяната стока се представят няколко броя ЧМР, което не дава възможност за извършване на регулярни гранични проверки от граничните органи на двете държави, поради изчакването на автомобилите пред контролните кабините за извършване на гранични проверки.

Контролното претегляне на товарните МПС както на територията на България, така и на територията на Румъния и то в непосредствена близост до района на самия ГКПП сериозно забавя трафика, като много често измерващите устройства не са тарирани и отчитат с големи отклонения над реалните стойности, което е и сериозна предпоставка за събиране на пари „на ръка“. Постъпиха при нас и сигнали, че товарните МПС, превозващи насипни товари, се теглят за натоварване на ос, което е изключително неправилно и е отново предпоставка за нерегламентирано събиране на пари. Съгласно действащите международни регламенти при насипните товари максимално допустимото бруто тегло е 40 т.

От управлението на Дунав мост Видин - Калафат АД информират, че автомобилният кантар там не се ползва само по предназначение. Той е изграден по допълнително споразумение, съгласно което би трябвало да се ползва от българските митнически власти. Всички други съпътстващи дейности (продажба на винетни такси, проверка на документи и др.), които румънската страна извършва преди изходящия контрол от България, са недопустими и не са предвидени технически и технологично в проекта и Споразумението между Република България и Румъния. За да се извършат тези дейности е необходимо да се препроектират и доизградят подходите към ГКПП.

Недостатъчно ефективна е създадената организация на движение в подходите на двата гранични пункта при Русе и при Гюргево, което често





поражда задръствания и опашки от тирове на самия Дунав мост при подхода към ГКПП България. Това не само, че блокира движението по моста и е предпоставка за катастрофи, а и значително натоварва и без това силно амортизираното съоръжение.

По информация от Община Русе, въпреки създадената организация на движение по бул. „България“, кръговото кръстовище на Дунав мост и по път II-21 Русе - Силистра за поддръждането и насочването на товарните автомобили към страничния портал на граничния пункт се получават километрични опашки, които възпрепятстват останалия трафик. Образуват се задръствания, при които автобусите от градския транспорт излизат извън утвърдения си график и нарушават обслужването на граждани, работещи в източната промишлена зона. По същият начин се нарушава и обслужването по междуселищните линии от посока гр. Мартен и с. Сандрово. По бул. „България“ и път II-21 Русе - Силистра при състояние на километрични опашки се замърсяват прилежащите територии и не може да се извършват нормално почистване, а също и снегопочистване при зимни условия. Освен тези организационни пречки се създават и условия за допускане на тежки ПТП, особено в района на двете кръгови кръстовища, поради често нарушаване на пътната сигнализация и въведения ред за изчакване пропускането през граничния пункт.

Гореописаните проблеми и цялостното забавяне на преминаването на ГКПП от страна най-вече на товарните автомобили води до значителни финансови загуби за бизнеса - фирмите търпят неустойки за неспазени срокове; плащат се повече винетни такси, без това да е нужно, тъй като дневните винетки изтичат, докато се чака; трудно се спазва от водачите регламента за работно време и почивки, поради неяснота колко дълъг ще е принудителният престой на границата. Изнервени и тормозени по границите, шофьорите напускат и преминават на работа към европейски фирми или се отказват от професията. В резултат товарните компании губят клиенти и бранша като цяло става все по-неконкурентоспособен.

Според общо становище на Българо-румънска търговско промишлена палата, български и румънски компании, които развиват бизнес в двете съседни държави, голяма част от проблемите са породени от завишените мерки за сигурност и нуждата от засилен контрол по границите във връзка с напрегнатата международна обстановка и недопускането на финансови злоупотреби, но те не могат и не следва да бъдат компенсирани от бизнеса чрез загубите, които търпят транспортните и експортно-ориентирани компании. Трафикът през граничните пунктове между България и Румъния е много по-голяма вероятност ще се увеличава, а не обратното; според данните, с които разполагаме през ГКПП при Русе-Гюргево трафикът е нараснал двойно спрямо близките изминали години, вместо както се очакваше новоизградения мост при Видин да отнеме част от него. Това налага да се анализира сериозно



възможността за вземане на конкретни мерки за решаване на проблемите и облекчаване на преминаването, като за целта предлагаме да се създаде временна междуведомствена комисия с участието и на представители на бизнес-организациите, чрез която да бъдат анализирани проблемите и координирани мерките и изпълнението на взетите решения от отделните структури и организации, задължително и в съгласуваност със съответните компетентни органи от румънска страна.

**Във връзка с подобряване на трафика, съвместните българо-румънски предложения са:**

- Да се осигури непрекъсната 24 ч. работа на граничните органи, да се избегне до минимум престоя, породен от смените на контролните екипи. В пиковите часове да работят всички възможни гишета; да се анализира възможността документите да се обработват по-ефективно, напр. чрез едновременна обработка на две превозни средства от различни служители, вместо едни и същи документи да се сканират и от българския и от румънския граничен полицаи. След като и двете държави са членки на ЕС, защо не е възможно да има една единна система за проверка на личните документи на една и съща граница?
- Да се създаде организация на движението така, че да не се допуска натрупването на товарни автомобили за изчакване на самия мост.
- Да се предприемат мерки за разширяване инфраструктурно на ГКПП при Русе - имаме информация, че тази възможност е била анализирана и може да бъде финансирано откриването на нов контролно-пропускателен пункт от българската страна на моста.
- Да се анализира възможността за откриване на нови фериботни линии, които частично биха могли да отнемат трафика от Дунав мост при Русе-Гюргево. Имаме информация за съществуващ интерес и готовност от страна на инвеститори, но е необходима координация за обследване на възможностите и организиране на контролно-пропускателните пунктове.
- Да се анализира възможността за предплащане на таксата за преминаване по моста - чрез предварително закупувани стикери, помесечно заплащане, плащане он-лайн и др. Такъв опит вече има от румънска страна
- Да се анализира възможността за изтегляне плащането на винетки извън територията на ГКПП в България. Винетните такси да се събират на специално обособени пунктове или оторизирани бензиностанции, каквато е практиката в целия Европейски съюз. Последващият контрол от компетентните органи преди напускане територията на Р. България също е утвърдена и добре работеща практика в ЕС и би следвало да се обърне внимание там, вместо да се създава допълнително напрежение по граничните пунктове и да се събират неправомерно такси за превозни средства, които на практика няма да



използват републиканската пътна мрежа. Припомняме, че глобите за липса на винетен стикер са многократно по-големи от стойността на самия стикер.

- Контролното претегляне на товарни МПС при Русе-Гюргево да се извършва само на един пункт. Това е граница между две съседни държави - членки на ЕС, никъде в Европейския съюз този процес не се извършва по този начин. Контролните площадки са извън територията на ГКПП и се тегли изборително, на случаен принцип.

### *Речен транспорт*

Транспортът по вътрешните водни пътища е един от основните три вида наземен транспорт, заедно с пътния и железопътния транспорт. Стоките се превозват с плавателни съдове по вътрешни водни пътища, като например канали, реки и езера, между вътрешни пристанища и кейове. ЕС се стреми да отклони движението от пътищата към по-благоприятни за околната среда видове транспорт, в т.ч. транспорт по вътрешните водни пътища, заради потенциалните ползи от гледна точка на икономии на средства, намаляването на замърсяването и подобряването на транспортната сигурност. В стратегическите документи на ЕС за развитието на корабоплаването по вътрешни водни пътища в Европа, като ключово условие се определя премахването на теснините по инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет.

Общия обем на обработените товари в тонове в дунавските пристанища за 2016 г. близо 4 млн. тона, като се запазва тенденцията към повишаване на товарите за износ. Но капацитетът на пристанищата се използва неефективно. Физически остарялата претоварна и преработвателна техника в българските пристанища (порталните кранове в пристанище Лом са на средна възраст между 56 и 68 години, а в пристанище Русе - между 36 и 40 години) оказва негативно влияние върху времето за обслужване на корабите и производителността на съоръженията и води до повишаване на себестойността на превозните услуги. Амортизираната пристанищна техника намалява капацитета на предлаганите услуги, както и възможността да се отреагира своевременно на развиващите се пазари и изисквания на потребителите. Основен проблем, който затруднява извършването на ефективни товарни превози по река Дунав е ограниченото време за работа на пристанищните съоръжения. За разлика от въздушните и железопътни терминали, които обслужват транспортните средства 24 часа в денонощието и 7 дни в седмицата, режимът на работа на претоварната техника при вътрешноводния транспорт е ограничен. Това е съпроводено с увеличаване на общия размер на разходите и просрочване на изискуемото време за доставка на товарите.



Недостигът на закрити складови площи за съхранение на зърно в пристанище Русе води до реализирането на финансови загуби от порта и отлив на товаропотоци.

Тромавите митнически процедури и граничния контрол в пристанищата са друг основен проблем при обслужването на плавателните съдове, който е свързан със загуба на време и необоснована продължителност на проверките. Това от своя страна оказва негативно влияние върху времето за осъществяване на товарните превози.

Съществуващата шосейна и железопътна подходна инфраструктура, както и изградените транспортните връзки с националната транспортна система в районите на пристанище Русе до голяма степен не отговарят на съвременните изисквания.

Между 12% и 18 % от дните в годината, българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване; Общата дължина на тесните участъци, които попадат в категорията от стратегическо значение и се намират в близост до пристанищен комплекс Русе, е 91 км, които представляват приблизително 19,4% от дължината на плавателните пътища на Република България. Това от своя страна създава пречки за приставане и обработване на речно-морски кораби в комплекса. В тази връзка е необходимо да се предприемат мерки за намаляване на техния брой с цел да се оползотвори съществуващия свободен капацитет.

Климатичните и геоложки условия, които се проявяват в ниски нива на река Дунав, образуването на ледоход, мъгла, вятър, наводнения и образуване на прагове, са сред основните фактори, в резултат на които се ограничават превозните възможности на вътрешноводния транспорт, възникват допълнителни разходи при извършването на товарни превози и се преустановява претоварната дейност в пристанищата.

Фигура 30. Прогнозна стойност за обема на товарите, които се очаква да премине през българските речни пристанища до 2017 г.



Прогнозната оценка, направена на база статистическа екстраполация предвижда товарооборота в пристанищата Видин и Лом до 2017 година да нараства съответно с 557 хил. тона и 840 хил. тона, докато в портовете Русе-Изток и Русе-Запад се наблюдава противоположна тенденция на намаляване, съответно с 93 хил. тона и 2 хил. тона за година.

Предвид кръстопътното разположение на дунавските пристанища, тяхното бъдещо развитие трябва да се насочи към оползотворяване на



свободния капацитет чрез увеличаване на транзитните товаропотоци между Азия и Европа.

Приходите са важен икономически елемент на финансовата дейност на търговските предприятия и като такъв, тяхната стойност има определящо значение за бъдещото развитие на стопанските субекти. Приходите от стопанската дейност на речните пристанища се реализират предимно от потреблението на претоварни и складови услуги от речните оператори при заплащането на съответните такси. Следователно те се разглеждат като производни на количеството на обработените товари в тонове в отделните портове, както и на инфраструктурните такси, които се събират за посещение и обслужване на плавателните съдове. Ето защо въвеждането на конкурентни цени от пристанищните оператори за използване на претоварните и складови услуги има важно значение за привличането на по-голям обем товари през речните портове.

Фигура 31. Приходи от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища



На фигурата е показано изменението в сумата на приходите от претоварни и складови операции в пристанищата Русе, Лом и Видин. Видно от графиката, най-висока е сумата на приходите в пристанище Русе - 66,9%, като 71% от тях са резултат от претоварните операции в порта, а останалите 29% са реализирани от складова дейност.

Високият относителен дял на инфраструктурния пункт Русе в общата сума на приходите се обуславя от неговата доминираща роля при формирането на товарооборота на българските речни пристанища - 60,4%. Останалата част от приходите се разпределят съответно между пристанище Лом (25,8%, от които 78,9% от товаро-разтоварни операции и 21,1% от складова дейност) и пристанище Видин (7,3%, от които 98,9% от претоварни и 0,11% от складови операции). Аналогично на изменението на товарооборота в разглежданите пристанища и тенденцията на развитието на приходите от претоварна и складова дейност е на непрекъснато намаление, като през 2012 г. е отчетен спад от 44,4% спрямо 2009 г., когато тяхната сума е била най-висока.

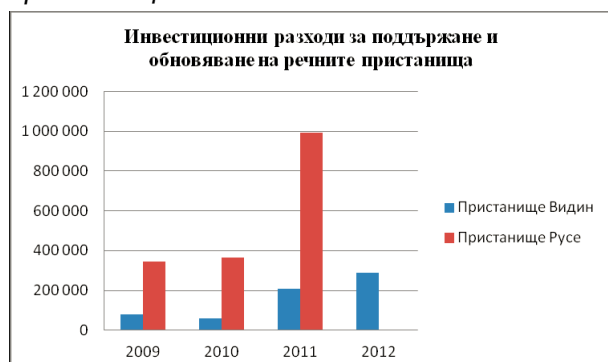
Анализ на инвестиционните разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища Разходите за инвестиции в пристанищата могат да се определят като парични плащания, които инфраструктурните оператори извършват с цел да придобият нови или да подобрят състоянието на разполагаемите от тях дълготрайни материални активи. От своя страна



инвестиционните разходи оказват комплексно въздействие върху резултатите от претоварната и складова дейност на пристанищните оператори, тъй като ефектът от тяхното увеличаване или намаляване се проявява в продължителен период от време. Значението на тези разходи се изразява предимно в подобряване на качеството на предлаганите пристанищни услуги и повишаване на безопасността и редовността на обслужване на плавателните съдове. То е свързано с: увеличаване на производствения капацитет и внедряване на високотехнологични претоварни съоръжения; приложение на интелигентни транспортни системи при управление на товаро-разтоварните операции в пристанищата и др.

Инвестиционната дейност на инфраструктурния пункт се изразява в ремонт на разполагаемите портални карнове, закупуване на товаро-разтоварно съоръжение за обработване на перки за ветрогенератори и изграждане на система за залпово товарене на зърно.

Фигура 32. Инвестиционни разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища



Най-висок относителен дял в сумата на инвестиционните разходи заема пристанище Русе - 72,8%, като е характерна тенденция на непрекъснато увеличаване на тяхната величина през разглеждания отчетен период. По отношение на порт Видин е налице рязък ръст в сумата на инвестиционните разходи през 2012 г., като те нарастват приблизително 2,65 пъти спрямо 2009 г.

Изследването на показателя среден престой на един кораб в речните пристанища е съществено важно за подобряването на качеството на осъществяваните товарни превози с вътрешноводен транспорт.

Фигура 33. Среден престой на един кораб в речните пристанища



Пряко влияние върху стойността на показателя оказва производителността и технологията на използваните претоварни съоръжения, както и режима на работа на пристанищната техника. Измененията във величината на средния престой на един кораб в речните портове непосредствено въздейства върху времето за





доставка на товарите от изпращач до получател, както и върху цената на предлаганите транспортни услуги.

Стойността на изследвания показател в порт Видин е константа - 42 часа. Известни флуктуации се забелязват в средния престой на един кораб в пристанище Лом, като величината на показателя приема стойности в границите между 66 и 76 часа. В порт Русе се наблюдава тенденция на плавно увеличаване на времето за престой на един кораб, като през 2012 г. то нараства средно с 3,7 часа спрямо 2009 г. Това може да се обясни с увеличаване на времето за извършване на претоварни операции, поради физически и морално остарялата пристанищна техника.

Общата тенденция, която се наблюдава в количеството на обработените товари в българските речни пристанища е на плавно намаляване. По отношение на направлението на превозите преобладава делът на товарите под формата на внос в общия обем на товарооборота, а участието на транзитните превози е незначителен - приблизително 1,17 %.

Сумата на приходите от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища непрекъснато намалява. Числеността на персонала, зает в пристанищата непрекъснато се съкращава, като през 2012 г. в порт Видин тя намалява приблизително с 2,6 пъти спрямо 2009 г., а в Лом и Русе съответно с 27 и 63 служителя. Това води до непосредствено увеличаване на равнището на безработица в тези региони.

По отношение на средните разходи за работна заплата на персонала се отчита повишение, като техният размер нараства с 38,7% в порт Лом, с 14,2% в порт Русе и с 2,1% в порт Видин през 2012 г. спрямо 2009 г. Това е съпроводено с увеличаване на доходите на населението в посочените райони, но и с нарастване на цените на пристанищните услуги.

За сумата на инвестиционните разходи за поддържане и обновяване на пристанищата и прилежащата им инфраструктура е характерна тенденция на непрекъснато увеличаване. Това е предпоставка за подобряване на преработвателната и пропускателна способност на портовете.

В порт Русе се наблюдава тенденция на увеличаване на средния престой на един кораб средно с 3,7 часа през 2012 г. спрямо 2009 г., а в пристанище Лом той се колебае между 66 и 76 часа. Това непосредствено води до влошаване на качеството на товарните превози, тъй като се нарушава тяхната редовност и се просрочва времето за доставка на товарите.

Индексът на ефективност от стопанската дейност в пристанищата приема стойност 0,373, в резултат на което ефективността от осъществяваните операции е приблизително три пъти по-ниска от 1 и следва да се повиши.





## Препоръки

- Прилагане на интелигентни транспортни системи, чрез които да се създава възможност за интегриране на речния транспорт при осъществяване на мултимодални превози въз основа на хармонизиране и оперативна съвместимост между комуникационните технологии в останалите видове транспорт (автомобилна телематика; ERTMS в железопътния транспорт; VTMS в морския и SESAR във въздушния транспорт);
- Създаване на уеб-базирана платформа, която изпълнява функциите на съвременен образователен метод в областта на речния транспорт и е насочен към определени целеви групи (ученици, студенти, речни оператори и потребители на речни превозни услуги);
- Изграждане на логистични центрове и индустриални клонове на водещи производствени компании, потребители на речни товарни услуги, в районите на българските пристанища. Това непосредствено е съпроводено с подобряване на трафика и с намаляване на количеството на отделяните вредни емисии от товарните автомобили и съкращаване на техните пробези при използването на спомагателен транспорт за доставяне на товарите до съответните портове, от една страна, а от друга - увеличаване на равнището на заетост на населението в съответните региони;
- Провеждане на ежегодни научни международни конференции и информационни срещи, чрез които да се представят нововъведенията в речния транспорт и да се обменят опит, идеи и знания между речните оператори, научни работници и потребители на товарни превозни услуги от различни европейски държави;
- Създаването на национални информационни бюра и възникването на неправителствени организации, които да организират срещи, посещения и образователни курсове за широк кръг от потребители; да провеждат изследвания на национално и наднационално равнище; да насърчават потенциалните потребители да се възползват от конкурентните предимства на вътрешноводния транспорт чрез провеждането на различни маркетингови кампании. Тези действия са необходима стъпка към подобряване на пазарните позиции и имиджа на речния товарен транспорт в българския участък на река Дунав;
- Създаване на информационни портали за предлагане на речни превозни услуги с цел да се стимулира стопанската дейност на речните оператори и да се предложат нови възможности за осъществяване на товарни превози по река Дунав. Тези уеб-платформи могат да изпълняват ролята на „електронен пазар“, където се търсят и предлагат речни товарни услуги. По този начин, товародателите ще могат да изберат речния превозвач, който най-добре



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



отговаря на техните изисквания по отношение на качество на предлаганата превозна услуга и себестойност на превоза.

- Облекчаване на митническите формалности в пристанищата чрез документиране на мнимите разлики в количеството на постъпващите транзитните товари от независими оценители.