

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

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

П-А	14	Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП.	3		9			30	31	32									√	√									√		
П-М	1	Ниска степен на надеждност на пристанищната инфраструктура по отношение на потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри, които да съответстват на тенденциите за увеличаването на големината на корабите.	1		1	5		4	14											√		√		√	√		√			√	
П-М	2	Ограничено газене в подходите и акваториите на основните български морски пристанища. Ограничен въздушен просвет за корабите, влизаци във Варненското езеро.	1	2	1	6		4	19											√		√		√	√		√			√	
П-М	3	Дълбочинните пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите на пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.	1		1			4													√		√		√	√		√	√	√	
П-М	4	Забавяне в изпълнението на рехабилитационните работи след появата на необходимост от възстановяване на проектните дълбочини на плавателните канали и акватории на морските пристанища, водещо до налагане на дългосрочни ограничения в газенето на корабите.	1		1			4													√		√		√					√	
П-М	5	Недостатъчна информация за проектните параметри и носещата способност на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, липса на паспортизация, оценка и отчитане на физическото и моралното износване.	1		2			6													√				√		√			√	
П-М	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.	3	2	8	6		28	18												√			√			√			√	
П-М	7	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.	1		1	3		4	8												√	√		√	√			√		√	
П-М	8	За някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) територията – публична държавна собственост е недостатъчната и разнородната собственост на различни части от пристанищната инфраструктура - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения и връзки поражда непреодолими функционални пречки и ограничаване на техните функции.	1		1			4													√	√		√	√	√	√		√		√
П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).	2	1	7	3		21	23	9											√		√	√	√		√	√		√	√
П-М	10	Недостатъчни инвестиции в поддръжката и подобряването на пристанищната инфраструктура.	1		1			1	2	3	4										√	√		√	√	√	√		√		√
П-М	11	Налице е недостатъчното развитие на публично-частните партньорства и липсата на инвеститорски интерес от страна на стратегически инвеститори.	1		1			3														√		√	√		√	√		√	√
П-М	12	Недостатъчна степен на концесиониране и недостатъчни инвестиции в поддържането и развитието на пристанищата, което рефлектира върху адаптивността и надеждността на пристанищната инфраструктура към потребностите на пазарното търсене.	1		1			3														√		√	√		√	√		√	√
П-М	13	Затруднения от съществуващото законодателство относно развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.	1		2			7													√			√	√	√		√		√	√
П-М	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».	1		1			4													√	√		√	√	√		√			√
П-М	15	Недостатъчно изградени специализирани терминали	1		1			4														√		√	√		√	√		√	√
П-М	16	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения, претоварна техника и технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.	1		5			14														√		√		√		√		√	√
П-М	17	Недостиг на съвременни логистични и информационни системи.	1		3	2		8	6													√			√		√		√	√	
П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.	1		1			4														√			√		√		√	√	
П-М	19	Мерките за сигурност на пристанищата не са достатъчни. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.	3		9			29													√	√			√		√		√		
П-М	20	Недоразвити инфраструктура и съоръжения за интермодален транспорт.	1		3			8	9													√		√	√	√	√		√	√	√
П-М	21	Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изградят „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс.	1		2			7													√	√		√	√	√	√		√		√

П-М	22	Действащият законодателен модел не позволява изготвяните до този момент дългосрочни стратегии и програми за развитие на пристанищната система на страната да осигурят последователна и устойчива основа за планиране на необходимия капацитет на пристанищни мощности и за установяване потребностите от национално и европейско публично и частно финансиране на пристанищна инфраструктура.	1			2				7											√	√		√			√		√			
П-М	23	Финансирането на пристанищни инфраструктури в съседни пристанища (в т. ч. и в страни - нечленки на ЕС) повишава риска от неефективност и неустойчивост на инвестициите.	1			4				11	12											√			√			√	√	√		
П-М	24	Липса на изградена система и провеждане на мониторинг на данните за капацитета на основните пристанища по мрежата, като се вземат предвид и анализират плановете на държавите - членки и нечленки за изпълнение на дългосрочните им стратегии с оглед на факта, че значителните различия в отделните региони на Европа, липсата на европейски стратегически общ поглед върху това кои пристанища се нуждаят от финансиране и за какво, констатираните понастоящем едновременни инвестиции от съседни пристанища в сходен капацитет, въпреки неизползван капацитет в съседното пристанище, ниската и бавна възвращаемост на инвестициите, която единствена може да даде реална оценка за ефективността им прави още по-важен фактът, че навременността на инвестициите е от решаващо значение за тяхната ефективност в една толкова конкурентна среда като морският транспорт (транспортните фирми могат да решат да променят пристанищата си за междинен престой в съответствие със собствения си мрежови подход).	1			2				6												√	√		√	√	√	√		√	√	
П-М	25	Липсващи или неподходящи пътни и/или железопътни връзки с хинтерланда, които налагат нуждата от допълнително (публично или частно - в съответствие със създадената система от форми на собственост на отделни елементи на пристанищната ни система) финансиране и липса на законодателно решение, което да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.	2			7				21												√	√		√	√	√	√		√	√	
П-М	26	Опасност от нарушаване на конкуренцията между пристанищата, изкривяване на пазара и отражение на изпълнението на поети ангажименти по поети и предстоящи концесионни договори (опасност от скъпи съдебни процедури и създаване на атмосфера на непредвидимост и несигурност в общия инвестиционен климат за сектора) в резултат от възможността за предоставяне на непряка публична помощ за икономически оператори, които не плащат пазарна цена за ползването на пристанищна инфраструктура.	1			1	4			1	10	11										√	√		√	√	√		√	√	√	
П-М	27	Недостатъчно финансиране през националния бюджет на инфраструктура, която не се експлоатира икономически и не представлява държавна помощ по смисъла на чл. 107, § 1 от Договора, напр. съоръжения за нуждите на общата навигация, в т. ч. по вътрешните водни пътища; защита от наводнения и управление на ниско водно равнище и инфраструктура, в т. ч. и информационна, която не се използва за предоставяне на стоки и услуги при пазарни условия.	1			1				1	2											√	√		√	√	√		√	√	√	
П-М	28	Липса, в т. ч. на европейско ниво на общи правила относно финансовата прозрачност и формиране на инфраструктурните такси - възприетият законодателен модел предполага ограничена автономия на публичната пристанищна инфраструктурна компания при формирането на размера на пристанищните такси и ограничено косвено влияние при формирането на размера на цените на доставчиците на пристанищни услуги, както и върху общия дисбурсмент при запазване на съществен дял в тежест на ДППИ на инвестиционните отговорности.	1			1	4			1	10											√	√		√	√	√		√	√	√	
П-М	29	Необходимост от промяна в модела на финансиране на държавната инфраструктурна компания, гарантиращ изпълнението на възложените ѝ със закон функции при запазване на условията за лоялна конкуренция на пазара на пристанищни услуги	1			1	4			1	11	12										√	√		√	√	√		√	√	√	
П-М	30	Общото време за корабното обслужване, включващо корабни и товарни клирънс процедури (документация, сигурност, митници, карантинни проверки и т.н.), подготовка на кораба за натоварване/разтоварване / отпътуване, разполагане на товаро-разтоварната техника и обмен на товари, е доста дълго.	1			2				7												√			√			√		√	√	
П-М	31	Недостатъчно съответствие на енергийните характеристики на сградите с изискванията на закона за енергийна ефективност.	1			5				14													√				√		√	√	√	
П-Р	1	Занижени параметри на плавателния път (дълбочини, ширини и радиус на крива) в участъци на плавателния път при ниски водни стоежи.	1			6	1	5		19	4	14										√		√	√	√	√		√	√	√	
П-Р	2	Бърза промяна в нивата на река Дунав и голяма разлика между минималните и максимални водни стоежи в Българо-Румънския участък водещи до затруднено корабоплаване при единия случай и заливания и опасност от аварии при другия, като и двата случая силно затрудняват и/или спират безопасната и ефективна работа на пристанищата.	1			6	1	5		19	4	14										√		√	√	√	√		√	√	√	
П-Р	3	Недостиг на инвестиции за поддръжка и ремонт на инфраструктурата, както и за нова инфраструктура.	1			1				1	2	3	4									√	√		√	√	√	√		√	√	√
П-Р	4	Недостатъчна информация за проектните параметри и носещата способност на кейовите стени, липса на паспортизация, оценка и отчитане на физическото и моралното износване.	1			2				6													√				√		√	√	√	
П-Р	5	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.	1			1	3			4	8											√	√		√	√		√	√	√	√	

П-Р	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения в Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете и обработката на някои видове товари създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.	3	1		8	3			28	8										√	√							√					√				
	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали.	2			7				20												√	√	√	√	√			√	√				√	√			
	8	Недостатъчно ефективна обработка на корабите в пристанищата, в които кейовите стени са наклонен тип и при ниски води на р. Дунав пристаналите кораби са отдалечени от горния ръб на кейовите стени и голяма част от кейовата механизация няма необходимия обseg.	1			1				4													√	√	√	√	√			√	√				√			
	9	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения и претоварна техника, неефективни пристанищни технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.	1			5				14													√	√			√						√	√				
	10	Недостатъчна специализация на терминалите.	1			1				4													√	√	√		√					√	√			√	√	
	11	Липса на специализирани мощности за обработка на контейнери.	1			3				8													√	√	√		√									√		
	12	Неефективно използване на фериботните терминали. Намаляване трафика на ро-ро товарите след пускане в експлоатация на Дунав мост -2.	1			3				8													√				√	√								√		
	13	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.	1			3				8													√	√	√	√	√			√	√					√		
	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».	1			1				4													√	√			√	√								√		
	15	Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изграждат „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс.	1			2				7													√	√			√	√								√		
	16	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.	3			9				29													√	√			√									√		
	17	Недостатъчно съответствие на енергийните характеристики на сградите с изискванията на закона за енергийна ефективност.	1			5				14													√				√									√	√	
	ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ	1	Липса на разработена стратегия за развитие на летищната инфраструктура.	1			1			4													√													√	√	√
		2	Влошено състояние на инфраструктурата на част от летищата.	1			1			2	4												√			√	√									√	√	√
		3	Намалена ефективност от функционирането и поддържането на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт.	1			4			10	11	12											√	√													√	√
		4	Възможност за изчерпване на капацитета на пътническите терминали на летище София.	2			7			22														√	√												√	√
	ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ	1	Липса на нормативна база.	1			3	4	6	8													√	√												√	√	
2		Липса на стимули за превозвачите да използват интермодален транспорт.	1			3	4		9	10	11	12											√	√												√	√	
3		Липса на мрежа от работещи интермодални терминали, покриваща българските участъци от европейските транспортни коридори.	1			3			8	9																√									√	√	√	√
4		Недостатъчна специализация на съществуващите терминали, отговаряща на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги.	1			1			2	3	4												√	√	√	√	√									√	√	√
5		Липса на съвременни логистични и информационни системи на терминалите.	1			2			5	6													√				√									√	√	√
6		Липса на изградена специална административна структура.	1			2			7														√	√												√		
7		Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места и липса на достатъчно складови площи.	1			3			8																	√	√								√	√		
8		Липса на добра координация между отделните видове транспорт в посока развитие на интермодалните услуги.	2			6	7		16	17	21	24	26																							√	√	√